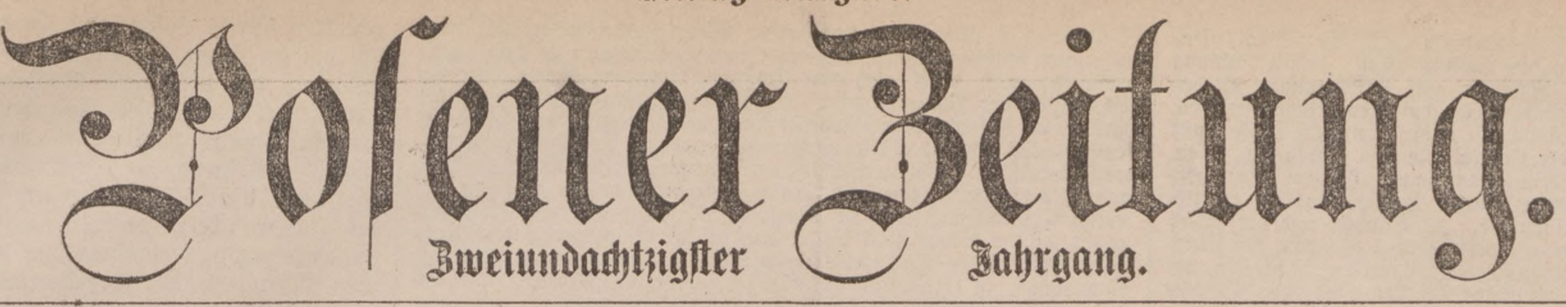
Mittag-Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus.
In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 17) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14, in Gnesen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streisand, in Meseritz bei Ph. Matthias.



Annoncen-Annahme-Bureaus.
In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien: bei G. L. Daube & Co., Haasenstein & Vogler, Rudolph Mosse. In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank".

Nr. 794.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Mittwoch, 12. November.

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Petitzeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1879.

Amtliches.

Berlin, 11. November. Der König hat geruht: den Geheimen Revisions-Rath Franz Alexander Schwarz zu Berlin zum Dirigenten der Generalkommission für die Provinzen Pommern und Posen zu Stargard i. Pomm., unter Beilegung des Amtscharakters „General-Kommissions-Präsident" zu ernennen; sowie dem General-Kommissarius und Dirigenten der Generalkommission zu Frankfurt a. O. Kette den Charakter als „General-Kommissions-Präsident" zu verleihen;

die Garnison-Bau-Inspektoren Heimerdinger, Boethke, Sommer, Kühtze, Appelius, Sluytermann van Langewende, Schueßler und Wodrig, bautechnische Mitglieder der Intendanturen bezw. des XIV., III., XI., VII., II., IX., V. und IV. Armeecorps, zu Intendantur- und Bauräthen zu ernennen; und dem Bau-Inspektor a. D. Aßmann zu Gleiwitz den Charakter als Baurath zu verleihen.

Der Privatdozent an der Universität zu Königsberg i. Pr., Dr. Georg Busolt, ist zum außerordentlichen Professor in der philosophischen Fakultät der Universität zu Kiel ernannt worden. Dem Pianisten Gustav Schumann in Glinike ist das Prädikat „Professor" beigelegt worden.

Der Garnison-Baumeister Schneider zu Halle a. S. ist zum Garnison-Bau-Inspektor ernannt worden.

Vom Landtage.

7. Sitzung des Abgeordnetenhauses.

Berlin, 11. November, 11 Uhr. Am Ministertisch Maybach, Bitter und zahlreiche Kommissarien.

Auf der Tagesordnung steht die erste Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat.

Abg. Virchow: Wir haben unsere Meinung über die Vorlage mit Hilfe des uns reichlich vorgelegten Materials gewissenhaft zu korrigiren versucht. Aber bei der großen Eile, mit der die Vorlage in das Haus gebracht worden ist, war es unmöglich, es zu verarbeiten. Den Regierungsmotiven haftet der Charakter einer Parteischrift in hohem Grade an, als ob die Privateisenbahnen gemeinschädliche Institute wären. Käme das System der Staatsbahnen bei uns und allen anderen Nationen zur Herrschaft, so wäre das die größte Kalamität, von der die Welt betroffen werden könnte. (Oho! rechts.) Manche Vorwürfe gegen die Privateisenbahnen sind ja nicht unbegründet, aber nicht die Regierung, sondern das Haus hat zuerst darauf aufmerksam gemacht; sie glaubte damals, man könne gar nicht Bahnen genug bauen und das Land habe ein unermeßliches Konkurrenzbedürfniß; sie konzessionirte unsolide fundirte Aktiengesellschaften, rief selbst solche hervor und vermehrte nach Kräften ihre Zahl. Und ist es gefahrlos, ihr dieses ungeheure Netz von Straßen, diese enorme Macht von Beamten, diesen Einfluß auf jedes Gewerbe, jede Industrie, jede Provinz und jeden einzelnen Ort zu konzentriren. Der Standpunkt der Parität, dem angeblich nur das Staatsbahnsystem gerecht werden kann, wird ein sehr zweifelhafter, wenn er den Maaßstab für die Tarife hergeben soll. Nicht jedes öffentliche Interesse muß von Staatswegen befriedigt werden, die großen Nationen wurden eben dadurch groß, daß sie der Privatthätigkeit größere Freiheit und eine ausgiebige Verwerthung der Kräfte nach dem Willen der Individuen, nicht nach der Pfeife der Regierung gestattet haben. Es war und ist viel von Garantien die Rede, aber keine macht das omnipotente Staatseisenbahnsystem auf die Dauer haltbar. Was den wichtigen strategischen Gesichtspunkt betrifft, so hätte die Regierung sich dankbar der großen Dienste erinnern müssen, welche die Privatbahnen, über die sie wie über ihre eigenen verfügte, während der letzten Kriege geleistet haben und nicht etwa widerwillig, sondern mit der größten Hingebung und Opferwilligkeit. (Sehr wahr! links.) Die strategischen Rücksichten, welche bei der Anlage der Bahnen zu nehmen sind, werden durch die Pläne der Regierung nicht berührt; um diesen gerecht zu werden, hätte man zur rechten Zeit ein Generalnetz entwerfen müssen, das man planmäßig abschloß. Nach der Seite des allgemeinen Staatsinteresses fehlt es in der Vorlage ganz an den sogenannten Garantien. Wer alle diese Einrichtungen unbefangen, unparteiisch beurtheilen soll, ob namentlich die Tarife künftig durch den Minister oder eine höhere Reichsinstanz, ob sie im Einvernehmen mit der Landesvertretung oder unter ausgedehnter Betheiligung unabhängiger Organe anderer Art aufgestellt werden sollen, darüber spricht man gar nicht. Ich halte es für unerträglich, daß der Minister selbstständig über die Tarife entscheidet und so wie ein Landesvater es in der Hand hat, nach allen Seiten hin Wohlthaten auszustreuen oder Strafen zu diktiren. Auch im Eisenbahnwesen hatte man in Preußen bisher die großen Konzentrationen bekämpft, während sich in andern Ländern, wo Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbau sich frei entwickelten, große Gesellschaften bildeten; so z. B. in Frankreich, wo man in finanziellen Dingen recht vorsichtig, ja auch recht verständig ist, so daß die preußische Finanzverwaltung zu allen Zeiten Veranlassung hatte, von der französischen zu lernen. Das geschah aus Neid und Eifersucht darüber, daß gewisse Kreise von Menschen mehr verdienten, als man ihnen gönnte, während man sich hätte freuen sollen, daß potente Gesellschaften entstanden, denen man, wenn das Staatswohl es erforderte, auch große Lasten auferlegen konnte. Die Regierung selbst hat also, indem sie die lokale Konzentration verhinderte, dieses verworrene System von durcheinanderlaufenden Linien herbeigeführt, das wir beklagen. Auf die Dauer wird sich wohl kaum eine Volksvertretung finden, die eine Ermäßigung der Tarife der Staatsbahnen auf Kosten der Steuerzahler genehmigt. Vielleicht findet sich wieder einmal eine Generation von Wählern wie jetzt, welche, nachdem man ihnen so und soviel hundert Millionen neue Steuern aufgebürdet hat, doch dieselben Männer schickt, anscheinend, um noch weiter zu gehen. Aber da das Goldmachen noch nicht erfunden ist, wird die Nation sich doch schließlich immer nach dem Geldbeutel strecken müssen. Was gedenkt der Minister zu thun, wenn die Einnahmen der Staatsbahnen die Zinsen, Amortisationsquoten und Betriebsausgaben nicht mehr decken? Die Vorsicht erfordert doch uns darüber zu verständigen, ob dann der Ausgleich durch Steuern — an Anleihen denkt wohl überhaupt Niemand — oder durch Erhöhung der Tarife zu bewirken ist, Die den Differentialtarifen gegenüber so sehr grühmte Parität der Tarife wird wohl durch die Erfahrung ihr Korrektiv finden. Der Verein der deutschen Privatbahnen erklärt in seiner Abhandlung über den Gesetzentwurf betreffend das Gütertarifwesen die Durchführbarkeit dieses Prinzips, das in doktrinärer Weise die Gerechtigkeit mitten in das praktische Leben hineinbringen will, für unmöglich. Viel bedenklicher aber ist das System der Kampftarife, das unsere Zollpolitik unterstützen soll. Obwohl die Differentialtarife, von denen der Reichskanzler die ganze Holzkalamität abhängig machte, seit Anfang dieses Jahres beseitigt sind, glaubt die Regierung doch die Erträge im Forst-Etat um 3 Mill. niedriger veranschlagen zu müssen, als im Vorjahr. Nach den Motiven erscheint es der Regierung ganz gleichgiltig, ob der Verkehr von Ungarn, Oesterreich, Rußland durch unser Land geht oder nicht, als ob er eine Art von Unglück wäre. Der Durchfuhr ist gar nicht gedacht; ob sich Konzessionen und Prersermäßigungen rechtfertigen, um den Handel zu sichern, davon steht in der Vorlage kein Wort. Das scheint mir mit einer Eigenthümlichkeit des Reichskanzlers zusammenzuhängen, der den Handel nachgerade für etwas Gleichgiltiges, ja für etwas Bedenkliches zu halten scheint. Redner führt als Beispiel die Kohlentarife nach Königsberg und Danzig an, die er als einen Schlag gegen die Schiffsahrt bezeichnet und kommt zu dem Schlusse, daß in dem Maße, wie man die englischen Kohlen aus dem Felde schlägt, man die Preise verschlechtert, welche die ostpreußischen Landwirthe für ihr Korn erzielen können. Wenn diese patrimoniale Zollpolitik weiter geht, an die Kampfzölle, die Kampftarife, sich anschließen, dann müssen nothwendig als dritter Schritt die Ausfuhrverbote folgen. Jetzt, wo die Engländer unsere Kartoffeln aufkaufen, schreit man nach einem Kartoffelausfuhrverbot. Das sind die Konsequenzen dieses gesetzlichen Wohlthätigkeitswesens. Es giebt eine übertriebene, aber auch eine nothwendige, absolut berechtigte Konkurrenz, ohne welche die Staaten versumpfen würden. Dazu gehören Vorschriften, die dem Lande abgelauscht, die von Personen gegeben werden müssen, welche den örtlichen Verhältnissen sehr nahe stehen, und dies waren bis jetzt in höherem Grade die Direktionen der Privatbahnen, als die der Staatsbahnen. Ich sehe voraus, daß unser Widerstand in Bezug auf die Gesammtheit der Verhältnisse keinen Werth mehr hat gegenüber dem feststehenden Entschlusse der Majorität; gleichwohl glaubten wir, in dieser letzten Stunde unsere gegentheilige Meinung entwickeln zu müssen und werden, wenn wir besiegt werden, mit dem Bewußtsein fallen, daß wir sie wenigstens noch einmal haben hören lassen. (Bravo! links.)

Abg. v. Wedell-Malchow: Wenn der Vorredner in den Deduktionen der Motive einen doktrinären Zug gefunden hat, so habe ich die Doktrin bei ihm ebenfalls nicht vermißt; ich trete als praktischer Mann an diese Vorlage. Die Frage, ob Staatsbahn- oder gemischtes System, ist längst entschieden; die Bewilligung der Bahn Berlin-Wetzlar war der erste Schritt auf diesem Wege; weitere Schritte waren die verschiedenen Nothkäufe: der Nordbahn, der pommerschen Zentralbahn, der Bahn Halle-Sorau-Guben u. s. w. Die Eisenbahnen sollen den Interessen sämmtlicher Staatsangehörigen dienen. Wie soll dies herbeigeführt werden? Entweder nach dem System laisser aller, wie es vom Ministerium Itzenplitz gehandhabt wurde, oder durch eine strenge Kontrole, die allerdings vom jetzigen Minister nicht in der Weise geübt wird, aber leicht dahin führen kann, daß die Privatbahnen unter derselben nur schwer bestehen können. Ein richtiges Tarifsystem ist bisher nicht geschaffen, trotz der großen Erfolge, welche die Privatbahnen aufzuweisen haben; der Staat kann jetzt keinen richtigen Tarif feststellen, ohne die Interessen der Privatbahnen zu schädigen. Wenn der Abg. Virchow meinte, man wolle die Eisenbahnen in den Dienst der Zollpolitik stellen, so scheint es mir doch ganz klar, daß die Eisenbahntarife die Zölle völlig illusorisch machen könnten. Da also der Weg des Staatsbahnsystems nun einmal beschritten ist, so kann ich es nur anerkennen, daß die Regierung die richtige Gelegenheit zum Ankauf der drei großen Bahnen ergriffen hat. Es handelt sich also nur darum, zu prüfen, ob sie zu theuer gekauft sind, und das muß ich nach meiner Kenntniß entschieden verneinen. Man macht nun mannigfache Bedenken geltend. Einmal die Gefährdung des Staatskredits; wir sind allerdings nicht so reich wie England und Frankreich, aber die 370 Millionen wird unser Markt in zwei bis drei Jahren schon aufnehmen können; dann wird aber auch durch die Umwandlung von Aktien in Konsols mehr Material für feste Anlagen geschaffen, dessen Verminderung unter der Verwaltung Camphausen's nach dem Kriege durch Rückzahlung von Anleihen und Nichtrealisirung bewilligter Kredite die Neigung zu unsicheren Anleihen in der Gründungsepoche förderte. Das Budget wird durch das Anschwellen des Eisenbahnetats nicht größeren Schwankungen unterworfen werden; im Gegentheil, die Verluste werden sich auf dem größeren Verkehrsgebiete mehr ausgleichen und der Etat wird stabiler werden. Berechtigt ist das Bedenken, daß in die Hand eines Mannes eine bedeutende politische und wirthschaftliche Macht gelegt wird. Das Abgeordnetenhaus muß diese Angelegenheit ordnen; ob wir dies in Form eines Gesetzes schon jetzt thun können, möchte ich bei dem dringlichen Charakter der Vorlage bezweifeln, glaube aber, daß sich das auf dem Wege der Resolution machen ließe. (Heiterkeit links.) Es muß eine wirthschaftliche Interessenvertretung geschaffen werden, welche in Bezug auf Tarifirung und sonstige Maßregeln dem Minister zur Seite steht, und aus dem Landtage müßte ähnlich wie die Staatsschuldenkommission in irgend einer Weise eine Eisenbahnkommission geschaffen werden, die das Recht erhält, an Se. Majestät den König und an die Häuser des Landtages zu berichten. Was an mir liegt, so werde ich Alles daran setzen, die Vorlagen rechtzeitig fertig zu stellen, und ich bin auch bereit mit denjenigen Parteien, die dazu willfährig sind, zur Beseitigung von Bedenken in Unterhandlung zu treten.

Minister für öffentliche Arbeiten Maybach: Was in den Motiven als Mißstände des Privatbahnwesens hingestellt wird, soll nicht ein Vorwurf gegen die sämmtlichen Privatbahnen sein, sondern beschränkt sich nur auf jene zweifelhaften und auf illoyale Weise zu Stande gekommenen Unternehmungen. Was die Privatbahnen sonst noch für Nachtheile mit sich bringen, das thun sie secundum naturam sui generis. Die Berufung auf die Entwickelung des Eisenbahnwesens in England und Frankreich ist keine glückliche. Lesen Sie doch, was Professor Cohn nach Wahrnehmungen an Ort und Stelle davon schreibt; ich glaube, das Bild wirkt nicht gerade sehr verlockend. In England kommt immer mehr die Meinung zum Durchbruch, daß die Eisenbahnen zum Schaden des Landes in die Hände omnipotenter Gesellschaften gerathen sind, so daß die Eisenbahnen bald das Land, nicht das Land die Eisenbahnen regieren wird. Auch in Frankreich empfindet man die Herrschaft der sechs großen Eisenbahngesellschaften immer schwerer, es besteht dort jetzt eine lebhafte Strömung für Saatsbahnen, und in der zur Berathung über den Ankauf von Bahnen eingesetzten Kommission von 30 Mitgliedern hat sich kaum eine Stimme dagegen erhoben. Daß die Privatbahnen 1866 und 1870—71 in militärischer Beziehung Bedeutendes geleistet haben, erkenne ich gern und dankbar an. Allein das wird Niemand leugnen wollen, daß sie bei Vereinigung in einer Hand mehr hätten leisten können (Widerspruch links). Wenn wir noch 50 Jahre lang unsere Errungenschaften zu vertheidigen genöthigt sein werden, so wollen wir, soweit die Eisenbahnen dazu beitragen können, dafür Sorge tragen. Ich erinnere mich ganz genau des Verlaufes der Truppenbewegungen, ich erinnere mich der Nothschreie über die Störungen des Verkehrs; die Zersplitterung der Bahnen war damals das Hinderniß, den Verkehr auch nur in geringerem Umfange aufrecht zu erhalten, was doch im allgemeinen Interesse liegt. Wenn bestimmte Routen für die Truppen in Anspruch genommen sind, so müßte man den Verkehr über Hilfsrouten dirigiren; dafür immer besondere Vereinbarungen zu treffen und Tarife zu machen, ist nicht möglich; das wechselt nach den täglichen Bedürfnissen des Heeres. Es handelt sich übrigens nicht um die Einführung vollständig gleicher Tarife, wie der Abg. Virchow meinte, sondern um die Einführung gleichmäßiger Tarife; es giebt Mittel und Wege, die Tarife zu umgehen, wie dies besonders in einem benachbarten Staate geschehen ist, wo eine Bahn 90 Prozent ihres Verkehrs lediglich durch Refraktien an sich gezogen hat. (Hört! rechts.) Das kann nicht zulässig sein, daß die Eisenbahnen die durch Gesetz festgestellte Zollpolitik illusorisch machen; diese Tendenz haben die Differentialtarife allerdings thatsächlich. Einen Vorwurf wegen des Tarifs für die oberschlesischen Kohlen hätte ich nicht erwartet; bei dem augenblicklichen Nothstande in Oberschlesien handelte es sich darum, den Kohlen, die nicht nach Rußland und Oesterreich können, ein neues Absatzgebiet zu erschließen; es ist in der That ein Nothstandstarif. Daß die Tarife die Transportkosten nicht decken, kann man nicht beweisen; ich halte von solchen Selbstkostenberechnungen nichts. Ich glaube aber, die Oberschlesische Eisenbahn, auf deren Tarife der Minister keine erhebliche Einwirkung hat, hätte sich nicht bereit dazu finden lassen, wenn sie ihre Rechnung dabei nicht finden würde. Schon bei der 120 Millionen-Anleihe wurde von gegnerischer Seite betont, daß dies der Uebergang zum Staatsbahnsystem sei. Eigentlich ist man schon 1866 dazu übergegangen, als mit den neuen Provinzen bedeutende Staatsbahnnetze erworben wurden. Das gemischte System bezeichnet Dr. Sachs in Wien in einer geistvollen Schrift als eine kaum qualifizirbare Theorie, die uns nach allen Seiten in verkehrte Richtungen gebracht hat; denn sie nöthigt zur unwirthschaftlichen Konkurrenz, zur Verschwendung im Bau, im Betrieb, in der Verwaltung, in der Materialbeschaffung und in der Leitung des Verkehrs. Diese Verschwendung, die auf den Verkehr lastet, können wir nicht länger ertragen; sobald der Staatskredit es erlaubt, müssen wir davon loskommen. (Beifall rechts.) Ich könnte mich auf berühmte Autoritäten berufen, auf Hansemann, der schon 1837 für Staatsbahnen plaidirt, auf den Minister Milde, der mit Hansemann zusammen in einer an den König gerichteten Denkschrift sich für den Ankauf der Privatbahnen aussprach; auch die Eisenbahn-Untersuchungskommission, die doch einen tiefen Einblick in die Verhältnisse der Privatbahnen thun konnte, äußerte sich in demselben Sinne. Ich will von liberalen Blättern, die sich dafür aussprachen, absehen; aber selbst die Privatbahnen erkennen an, daß der gegenwärtige Zustand unhaltbar sei, deshalb gehen von ihnen die Anerbietungen aus, sie mit gewissen Staatsbahnlinien zu fusioniren zu mächtigen Gesellschaften, woraus das entspringen würde, was der Abg. Berger 1873 die Herrschaft der Plutokratie nannte. Die Ersparnisse, welche sich bei der Verwaltung und bei den Anschaffungen erzielen ließen, beziffern sich beim Ankauf auf 7—8,000,000 Mark und auf die Dauer ließe sich jährlich fast ebensoviel ersparen, und die Ersparnisse wachsen, jemehr wir dazu übergehen, große Netze den vorhandenen anzuschließen. Deswegen meine ich, daß es jetzt, wo wir billig kaufen können, wo der Staatskredit es gestattet, wo wir uns ausrechnen können, daß wir finanziell kein schlechtes Geschäft machen, an der Zeit ist, ernstlich einen Schritt vorwärts zu gehen. Darin stimme ich mit dem Abg. Virchow überein, was er 1877 sagte, wenn man Staatsbahnen wolle, dann solle man mit einer großen Operation kommen und nicht mit vereinzelten Ankäufen, die wieder nothleidende Bahnen schaffen, die dem Staate anheimfallen. Man sagte dann, die Regierung erhält zu große Macht; es sind zu viel Beamte von ihr abhängig, ohne Kontrole und ohne Gegengewicht. Jetzt sind die Beamten der Privatbahnen von ihrem Direktor abhängig, auch ohne Kontrole und Gegengewicht. In Zukunft sollen sie aber unter dem Gesetze stehen. Jetzt reicht die Regierungsaufsicht nicht weit, die Privatbahnen sind quasi souverän. (Sehr richtig! rechts.) Daß die Staatsbahnverwaltung in einen Marasmus versinken würde, kann ich nicht anerkennen; wir leben doch nicht auf einer Insel; wir werden von den Nachbarstaaten Anregungen genug erhalten und den Fortschritten des Eisenbahnwesens folgen k nen. Allerdings wird durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen manches persönliche Interesse verletzt. Denken Sie nur an die Direktoren (Heiterkeit) und an deren Klientel; ich könnte darüber mit interessanten Details aufwarten. Die Börse hat auch ein Interesse, daß die Privatbahnen weiter bestehen, denn bei jeder Manipulation derselben war immer etwas zu verdienen. Indessen ich rechne mir zum Verdienst an, daß in dieser Beziehung die Thätigkeit der Börse beschränkt ist. (Beifall rechts.) Ich glaube, daß die Börse ein Giftbaum ist, der über das Leben des Volkes seinen Schatten verbreitet, und dem die Wurzeln zu beschneiden, halte ich für verdienstlich. (Beifall rechts.) Es ist dann die Frage aufgeworfen worden: wird die Organisation der Verwaltung eine solche sein, daß sie uns vor einer zentralistischen Regulirung des ganzen Verkehrs von Berlin aus sichert? Ich habe schon früher hier ausgesprochen, daß eine solche Zentralisation der Staatsregierung durchaus antipathisch ist; sie hegt den Wunsch, die Eisenbahnverwaltung derartig zu organisiren, daß Provinzialbehörden eingesetzt werden, die ein angemessenes Gebiet mit einer gewissen Selbstständigkeit verwalten sollen. Ueber das hinaus, was absolut zentralistisch sein muß — z. B. Fahrpläne für den internationalen Verkehr u. s. w. — sollen sie unbeschränkt sein, um dadurch ihr Verantwortlichkeitsgefühl zu stärken und ihre Thätigkeit für das Land fruchtbarer zu machen. Die Frage, ob es im Wunsche der Regierung liege, die wirthschaftliche Seite der Eisenbahnen allein zu beherrschen und von ihrem Belieben abhängig zu machen, verneine ich. Es wird vielleicht bekannt sein, daß aus eigener Initiative der Regierung schon Verkehrsausschüsse eingesetzt sind, in welchen Vertreter von Handel, Industrie und Landwirthschaft ihren Platz gefunden haben, die regelmäßig mit den Direktionen der Staatsbahnen in Konferenzen zusammentreten, die zum Theil aus sich heraus wieder engere Ausschüsse gewählt haben, um für eilige

Sachen ihr Gutachten abzugeben. Dadurch wird die Staatseisenbahnverwaltung hinausgerissen in den Verkehr selbst, behält Fühlung mit den Verkehrsinteressen und berichtigt ihre Anschauungen an den Anschauungen, die ihr von berufener Seite entgegengetragen werden. Es ist mein Wunsch, diese Einrichtung in immer weiterem Maße, mit weiteren Kompetenzen auch an der Zentralstelle ins Leben zu rufen. Dem Geschäftsberichte der Eisenbahnverwaltungen ist das Regulativ eines Landeisenbahnraths beigegeben; dieser letztere, der aus Vertretern der Landwirthschaft, der Industrie, des Handels und der Eisenbahnen besteht, den Kommissarien der verschiedenen Ressorts, der Landwirthschaft, des Krieges, der Finanzen zugesellt werden, ist berufen, der Zentralstelle in allen denjenigen wichtigen Punkten, die den Verkehr und die Betriebseinrichtungen angehen, zur Seite zu stehen, ähnlich wie das Landesökonomie-Kollegium neben dem landwirthschaftlichen Ministerium bestanden hat. Wir haben einen Reichseisenbahnrath für das Reich in Aussicht genommen bei Ausführung des Eisenbahngesetzes und daneben einen Gerichtshof, der in den durch das Gesetz präzisirten Fällen gehört werden soll. Sollte das Reich zu dieser Einrichtung noch nicht so bald kommen, so werden wir die Einrichtung wohl für Preußen ins Leben führen können. Was die durch die staatliche Betriebsverwaltung etwa verursachten Budgetschwankungen betrifft, so sind die bei der Eisenbahnverwaltung vorkommenden Schwankungen geringer, als bei der Bergwerksverwaltung. Ueber die Frage, wie Ausfälle zu vermeiden, wie entstehende zu decken sind, werden wir uns wohl noch in der Kommission näher aussprechen und hoffentlich auch verständigen. In der Presse und auch anderswo ist die Besorgniß hervorgetreten, daß die Staatsbahnverwaltung lokale Interessen nicht schonend genug behandeln werde; die Staatsregierung wird, wie ich versichern kann, auch dieser Seite die gebührende Beachtung widmen. Wir haben vor Kurzem das Jubiläum der ersten Lokomotive gefeiert, die im Jahre 1829 in England in Betrieb gesetzt wurde. Möchte das Jahr 1879 — und ich hoffe es — für Preußen ein Wendepunkt sein für die zukünftige Entwicklung des Eisenbahnwesens, auf daß dasselbe für die Interessen des Landes und der Nation wirke; denn was wir in dieser Beziehung für Preußen gewinnen, gewinnen wir für Deutschland. (Lebhafter Beifall rechts.)

Abg. Reichensperger (Olpe): Die offene Darlegung des Ministers hat mir meine Rede sehr erleichtert und ich kanu auch in der Geltendmachung meiner Bedenken gegen die Vorlage enthaltsamer sein, nachdem der Abg. Virchow darin des Guten genug gethan hat. Wir haben seit Jahren dem Bestreben der Regierung nach Verstaatlichung der Privatbahnen gegenüber eine reservirte Stellung eingenommen, weil wir glauben, daß der Beweis für die evidende Nützlichkeit dieses Systemwechsels von der Staatsregierung erbracht werden muß. Wir dürfen nicht die große Gefahr aus den Augen verlieren, welche darin liegt, daß wir, während die Vorlage die Frucht jahrelanger umfassender Arbeit des Ministeriums und der Direktionen ist, über diese die vitalsten Interessen der Nation berührenden Fragen in wenigen Wochen aburtheilen sollen. Welche Bewandtniß hat es denn mit dem uns gebrachten Berg von Zahlen? Mir, einem langjährigen Parlamentarier, ist es, offen gestanden, oft nicht und manchmal nur mit großer Mühe gelungen, mich einigermaßen über deren Zusammenhang orientiren und in dem durcheinander gewürfelten Soll und Haben das Plus und Minus zu erkennen. Und wie steht es mit ihrer Richtigkeit? Es ist doch nicht zu leugnen, daß sich das gesammte Aktenmaterial, auf welchem sie beruhen, in der Hand der Eisenbahndirektionen befindet, die natürlich nach dem Grundsatze circumvenire juvat den Werth ihres Verkaufs-Objektes möglichst günstig darzustellen gesucht haben. Die Kommission darf sich bei gründlicher Prüfung dieser Fragen nicht von dem drängenden Termin des 1. Januar beeinflussen lassen. Ich schätze die Gefahren z. B. bei politischen Wahlen, welche durch eine solche Vergrößerung des der Regierung unterstehenden Beamtenheeres entstehen könnten, nicht so groß wie dies von anderer Seite geschehen ist. Der Einfluß der fast souveränen Privatbahndirektionen war bei solchen Gelegenheiten viel einseitiger und gemeingefährlicher, als dies der Einfluß der Staatsregierung bei einer sorgfältigen Wahlprüfung in diesem Hause je sein kann. Der Minister hat zwar gesagt, daß eine Benachtheiligung einzelner Landestheile und Kommunen nicht stattfinden werde, sondern daß nur das objektive Interesse maßgebend sein solle, aber die Erfahrung spricht nicht dafür. Blicken wir nur auf die Debatten zurück, die darüber gepflogen sind, daß die Annoncen von den Direktionen der Staatsbahnen den Zeitungen nicht nach Rücksichten ihrer Verbreitung, sondern nach Gunst gegeben wurden. (Sehr richtig! links.) Zunächst kommt in Betracht die Gefährdung des Staatskredites. In Zeiten der Noth wird man doch auf die Börse als den großen Kapitalmarkt rekurriren müssen und man kann sie deshalb doch nicht so mit Stumpf und Stiel ausrotten, wie es nach den Worten des Ministers den Anschein hatte. Es kommt ferner dabei in Betracht die Gefährdung des jährlichen Staatshaushalts. Es ist eine Thatsache, daß der Niedergang der Einnahmen ein allgemeiner ist und beispielsweise bei den bairischen Staatsbahnen 12 Mill. Mark beträgt. Jedenfalls wird die Regierung beim Uebergang zum Staatsbahnsystem dafür zu sorgen haben, daß die Ueberschüsse der guten Jahre möglichst aufgespeichert werden zur Ausgleichung künftiger Mindereinnahmen und daß sie nicht zu größeren Ausgaben verbraucht werden. Ich glaube aber, daß viele bei den Privatbahnen hervorgetretenen Mißstände durch Fusion der Privatbahnen, welche die Regierung begünstigen und fördern müßte, zu beseitigen wären. Die vorliegenden Verträge sind für die Privatbahnen zu günstig und verletzen dadurch das Interesse des Staates. Das beweist der ungewöhnliche Coursaufschwung dieser Papiere an der Börse. Die Magdeburg-Halberstädter Bahn besteht größtentheils aus sekundären Linien, an deren Erwerbung der Staat gar kein Interesse hat und die Hannover-Altenbekener ist ein Prachtexemplar einer verkrachten Gründung. Sie hat nie die Prioritätszinsen annähernd aufgebracht, nie eine Dividende gegeben und nun sollen die Prioritäten voll in preußischen Staatspapieren bezahlt und außerdem noch für die Stammaktien eine große Summe bezahlt werden. Diese letztere Summe könnte mindestens reduzirt werden, da sie doch den ersten Opfern dieser Gründung nicht zu Gute kommt und die Stammaktien bei dem Privatbetrieb nur Makulaturwerth hatten. Da die Privatbahnen bisher hohe Kommunalsteuern bezahlten, nicht aber die Staatsbahnen, so muß diese Frage, wie die Kommunen diese Ausfälle ersetzt erhalten sollen, in dem neuen Kommunalsteuergesetz geregelt werden. Es ist anerkannt, daß die Tarife einen eben solchen Einfluß auf die nationale Arbeit und auf den nationalen Markt haben, wie die Schutzzölle und es hieße der Regierung ein neues indirektes Steuerrecht geben, wenn nicht die Landesvertretung sich eine wirksame Kontrole in diesen Angelegenheiten vorbehielte. Die Tarife können zwar nicht alljährlich durch Gesetz oder Etat festgestellt werden, aber jede Erhöhung derselben muß wenigstens der Landesvertretung nachträglich zur Genehmigung vorgelegt werden. Alle diese Erwägungen sind für uns zwar nur rationes dubitandi, nicht rationes decidendi. (Ah! links.) Ich bin belehrungsfähig; aber ich hoffe, daß die Kommission und auch ihre konservativen Mitglieder diese Vorlagen prüfen werden auf ihren Einfluß auf den Staatskredit und namentlich auf den Staatshaushalt in diesen Zeiten des Defizits. (Beifall im Zentrum.)

Regierungskommissar Geh. Ober-Regierungsrath Brefeld: Der Herr Vorredner ist von der Ansicht ausgegangen, daß seitens der Staatsbahnen Kommunalsteuern nicht entrichtet werden. Diese Ansicht ist unzutreffend, die Staatsbahnen entrichten ebenfalls Kommunalsteuern. Die nähere Prüfung der Preise muß ja der Erörterung in der Kommission vorbehalten bleiben; so viel steht aber fest, man kann Niemand nöthigen, sein Eigenthum abzutreten, wenn man ihm nur das dafür bietet, was ihm die Sache werth ist; es muß ihm mehr geboten werden, sonst tritt er sein Eigenthum nicht ab. Herr v. Wedell-Malchow hat bereits ausgeführt, daß der Staat vermöge seiner guten Kreditverhältnisse wohl in der Lage ist, für die Privatbahnen ein höheres Gebot zu machen, als ein anderer oder als sie dem jetzigen Besitzer Werth sind. Aus dem Umstande, daß seit dem Beginn der Verhandlungen eine Steigerung der Course der betreffenden Aktien stattgefunden hat, wird man nicht schließen können, daß der Staat diese Bahnen zu hoch bezahlen wird; man wird auch dem Umstande Rechnung tragen, wie sich seit Beginn der Verhandlungen die Intraden der Bahnen verhalten haben. Es hat die Köln-Mindener Bahn beispielsweise einen viel besseren Abschluß gemacht als im vorigen Jahre, ebenso die Magdeburg-Halberstädter Bahn. Dagegen ist bei der Berlin-Stettiner Bahn die Steigerung des Courses eine sehr geringe, weil die Intraden auch nur wenig gewachsen sind. Nun ist vom Abg. Reichensperger die Frage angeregt, ob der Staat nicht besser thue, bei der Hannover-Altenbekener Bahn lediglich den Betrieb zu übernehmen. Diese Frage, eine der schwierigsten, ist Gegenstand sorgfältiger Erwägung gewesen, und das Detail wird Ihnen in der Kommission mitgetheilt werden. Ich kann Ihnen aber schon jetzt sagen, daß die Staatsregierung ihrerseits die Ansicht vertreten hat und noch vertritt, daß sie bei dem Erwerbe der Magdeburg-Halberstädter Bahn wohl berechtigt sei, den Betrieb der Hannover-Altenbekener Bahn zu übernehmen, ohne daß diese Gesellschaft Widerspruch dagegen erheben könne. Diese Ansicht wird uns seitens der Hannover-Altenbekener Gesellschaft bestritten und zwar mit Gründen, die darauf schließen lassen, es werde diese Frage lediglich im Wege des Prozesses zur Entscheidung gebracht werden. Im Uebrigen bin ich nicht in der Lage, in die Details dieser Frage, die wesentlich juristischer Natur sind, heute einzutreten.

Abg. v. Eynern: Ich werde für das vorliegende Gesetz stimmen, hoffe aber, daß an dasselbe sich bestimmte Vorlagen anreihen werden, welche verhindern, daß das Staatsbahnsystem übermäßige Verwaltungsselbstständigkeit und Willkür zur Folge habe. Ich bin wegen meiner Befürchtungen in dieser Hinsicht vor der Hand durch die Erklärungen des Ministers beruhigt. Die Konsequenz des Staatsbahnsystems in Preußen ist der Uebergang zum Reichseisenbahnsystem, da die selbstständigen Betriebe in den kleineren Staaten sich nicht daneben halten können. Das Eisenbahnwesen widerstrebt der freien Konkurrenz, das Freihandelssystem hat damit Nichts zu thun; das freihändlerische Belgien hat daher Staatsbahnen und das schutzzöllnerische Amerika Privatbahnen. Die Zersplitterung der Verwaltung, wie sie jetzt in unsern Staatsbahnen besteht, führt zu überflüssigen Arbeiten, das Staatsbahnsystem wird uns daher auch Ersparniß an Beamten bringen. Die Vereinigung unserer kleinen Privatbahnen zu größeren Gesellschaften wäre bei Beibehaltung des gemischten Systems unvermeidlich, wie die Unterhandlungen zwischen der Potsdamer und der Bergisch-Märkischen wegen Fusionirung beweisen. Wir kämen zu Zuständen, wie sie in England sind, wo man über die Mißbräuche des Privatbahnsystems, die Differentialtarife nicht minder klagt als bei uns. Wie eine Privatbahn das Wohl und Wehe einer ganzen Gegend beherrschen kann, beweist die Bergisch-Märkische. Sie kann ihre Prioritäts-Obligationen wegen des Uebermaßes der schon vorhandenen nicht vermehren, aber auch nicht ihr Stammkapital, weil die Aktien an der Börse unter Pari stehen. Sie kann daher aus Mangel an Geld die berechtigten Wünsche der Städte in den drei Provinzen, durch welche sie geht, nicht befriedigen. Im Ruhrkohlengebiet haben 56 Werke Anschluß an zwei, 12 Werke Anschluß an je drei Linien, während je eine Linie für jedes Werk genügte. So wird hier das nationale Vermögen vergeudet! Auch die Rheinische Bahn hat jetzt eine Linie eröffnet, mittelst der sie der Bergisch-Märkischen einen Konkurrenzkampf macht, gleich dem Kampfe der beiden Löwen, die sich gegenseitig bis auf die Schwänze auffraßen. Die vielen Personenzüge der rheinischen Bahnen nach dem Osten sind nur dadurch möglich, daß sie, wie die Mehrzahl aller Bahnen, ohne Nutzen fahren. Diesen Verlust muß dann der Güterverkehr wieder einbringen. Ich glaube zwar nicht, daß die Durchführung des Staatsbahnsystems uns vollkommene Zustände schaffen wird (Sehr wahr! links), auch Ausnahmetarife werden existiren, aber die Zustände werden jedenfalls besser sein, als jetzt. Von dem gefürchteten Marasmus in der Staatsbahnverwaltung merkt man bisher nichts, im Gegentheil wird in der Vorlage die Uebernahme des Ausbaues der konzessionirten und noch nicht in Angriff genommenen Linien durch den Staat verheißen, auch verlangt die Regierung 5 Millionen Mark für den Neubau von Staatsbahnen. Ich hoffe, daß durch Bildung eines Eisenbahnraths eine Garantie gegen Wechsel der Verwaltungsgrundsätze mit dem Wechsel der Minister gegeben werde. Der frühere Kultusminister genehmigte Simultanschulen je nach den Umständen, der jetzige keine. In die Eisenbahnsprache übersetzt, bedeutet dies Submission oder freihändige Begebung der Lieferungen, Einschränkung oder Ausdehnung der Bauten, starke oder schwache Amortisation u. s. w. Gegen die schwankenden Einnahmen des Betriebes kann im Etat in der Aufstellung der Reserven, der Amortisationsquoten und richtiger Behandlung des Extraordinariums ein Gegengewicht gefunden werden. Der Preis, den die Regierung für die Bahnen geben will, scheint mir angemessen. Ich hoffe, daß alle Parteien sich in dem Willen vereinigen werden, die wirthschaftliche Entwickelung des Landes zu fördern. (Beifall rechts.)

(Der nächste Redner würde der Abg. Richter sein.) Das Haus vertagt sich aber um 3½ Uhr bis Mittwoch 11 Uhr.

Politische Uebersicht.

Posen, 12. November.

Die freikonservative Fraktion des Abgeordnetenhauses hat sich konstituirt und zu Vorsitzenden die Abgg. Graf v. Bethusy-Huc, Stengel und Dr. Achenbach, zu Schriftführern die Abgg. Vopelius und Walther gewählt.

Die Kommission des Abgeordnetenhauses zur Vorberathung des Feld- und Forstpolizei-Gesetzentwurfes, welche ihre Arbeiten jetzt begonnen hat, zeigt sich im Ganzen noch eher zu Verschärfungen der Vorlage bereit.

Sie hat z. B. im § 10 das unbefugte „Gehen“ über Grundstücke mit Strafe bedroht, während der Entwurf nur das Reiten, Karren, Fahren, Viehtreiben, Holzschleifen und Pflugwenden verbietet. Die Geldstrafe „bis zu zehn Mark“ ist beibehalten, Haft soll jedoch nur im Unvermögensfalle eintreten. Hinzugefügt ist: „Die Verfolgung tritt nur auf Antrag des Berechtigten ein.“ Im § 19 wird die Benutzung von Instrumenten bei Forstfreveln als strafverschärfend bezeichnet und werden Aerte, Sägen und Messer als solche Instrumente genannt. Die Kommission hat auch „Spaten“ dazu gerechnet. Im § 24 der Vorlage wird das Abpflücken von Gras, Laub ꝛc. in Gräben u. s. w. unter Strafe gestellt. Anträge auf völlige oder wenigstens theilweise Streichung dieser Bestimmungen im botanischen Interesse fanden nicht die Mehrheit.

Es mag bei dieser Gelegenheit daran erinnert werden, daß das Herrenhaus es war, welches in der vorigen Session den Regierungsentwurf mildernd amendirte; man sollte doch meinen, daß im Herrenhause die Interessen des Grundbesitzes gebührende Berücksichtigung finden. Wenn man also dort sich nicht dazu verstehen konnte, den römischen Eigenthumsbegriff voll auf den Waldbesitz anzuwenden, so brauchte doch das Abgeordnetenhaus diesen ganz undeutschen Gedanken sicherlich nicht noch schärfer zu betonen.

Briefe und Zeitungsberichte.

C. **Berlin**, 11. Novbr. [Der erste Tag der Eisenbahndebatte.] Die Eisenbahnfrage, so sagte Herr Virchow, welcher heute der erste Redner war, sei ja doch eigentlich bereits entschieden, so daß selbst die Fortschrittspartei sich um die Frage der Garantieen werde bekümmern müssen, sich nicht auf die prinzipielle Bekämpfung des Projekts werde beschränken können. Diese resignirte Aeußerung des Führers der Fortschrittspartei charakterisirt in der That die Lage durchaus richtig. Während auf den Tribünen sich ein neugieriges Publikum heute dicht drängte, zeigten die Bänke im Saale während des größten Theils der Sitzung sehr erhebliche Lücken, wie es bei einer wichtigen Verhandlung nur dann der Fall ist, wenn man allseitig die zur Debatte stehende Frage für bereits beantwortet hält. Herr Virchow, der vielleicht nur darum im Namen der Fortschrittspartei zuerst das Wort führte, weil Eugen Richter, der die Eisenbahnfrage wohl genauer kennt, bereits wiederholt darüber gesprochen hat — er wird morgen an der Debatte Theil nehmen —, hatte keinen glücklichen Tag. Die haarscharfe Dialektik und die auflösende Ironie, welche die Hauptbestandtheile der Virchow'schen Beredtsamkeit sind, waren in diesem Falle wenig anwendbar; und außerdem schien es, als ob der Gegenstand nicht in allen seinen Verzweigungen dem Redner vertraut wäre; wenigstens beschränkte er sich in seiner Kritik auf Nebenpunkte und auf eine nachträgliche Bekämpfung der Schutzzollpolitik. Vielleicht war es darauf, daß die Eisenbahnfrage nicht gerade zu den Spezialitäten Virchow's gehört, auch zurückzuführen, wenn er, wie es schien, ein wenig unsicher, mehrfach in die Redeweise des Professors vor seinen Studenten verfiel, in das vielfache Wiederholen desselben Gedankens in anderen Wendungen. Im Abgeordnetenhause ist das naturgemäß nicht besonders angebracht und wirkt nicht sehr erquicklich. Im Gegensatz zu dieser Sprechweise redete der konservative Herr v. Wedell-Malchow schmucklos, nicht gerade sehr tief, aber unbefangen und mit gesundem Menschenverstand, und so gelang es ihm mit diesen einfachen oratorischen Hilfsmitteln, die seltener sind, als man glauben sollte, mindestens zu zeigen, daß der Verstaatlichung vielfach sehr übertriebene Bedenken entgegengesetzt werden. Aber darin war der Redner freilich nicht besonders gut berathen, daß er erst gewissermaßen die Unabhängigkeit seiner konservativen Fraktionsgenossen bekunden wollte, indem er gleich den Nationalliberalen Garantien für die Verstaatlichung verlangte und alsbald sich bereit erklärte, wegen der Kürze der Zeit sich mit einer Resolution zu begnügen. Auf ihn folgte der Minister Maybach, über dessen Auftreten wir nur wiederholen können, was vor Kurzem erst anläßlich seines Eingreifens in die Etatsdebatte gesagt wurde: abgesehen von einer ziemlich geschmacklosen Wendung, in welcher er die Börse mit einem „Giftbaum“ verglich, bewies er von Neuem, daß er nach sehr kurzer Uebung parlamentarisch, insbesondere auch oratorisch bereits unter die ersten Kräfte des Hauses gerechnet werden muß. Was er sagt, verräth in sachlicher Beziehung immer den, seinen Gegenstand nach allen Richtungen durchaus beherrschenden Fachmann und wird außerdem in durchaus eleganter und dabei nicht prätentiöser Weise vorgebracht. Man kann in den parlamentarischen Kreisen beobachten, daß dem Minister Maybach eigentlich aus denjenigen Landestheilen, in denen er früher amtlich wirkte, ein ungünstiges Vorurtheil vorausgegangen ist, vermuthlich, weil er die Energie, welche jetzt an dem Platze, an den der Kanzler ihn gestellt hat, am rechten Orte ist, früher in dazu ungeeigneten Fällen angewendet hat. Jetzt aber ist er offenbar bereits über die Kategorie der sogenannten „kleinen Minister“ einigermaßen hinausgewachsen; es ist deshalb verkehrt, wenn einzelne Mitglieder der Fortschrittspartei, wie heute wieder, ihn durch gemachte Heiterkeit zu kritisiren oder zu unterbrechen versuchen. Eine solche Kritik kommt gegen das sachliche Gewicht der Maybach'schen Argumente nicht auf, und unterbrechen läßt er sich nicht: im Gegensatz zu dem in solchen Fällen unsicher werdenden Finanzminister blickt er kaum hin und spricht weiter. Daß Herr Reichensperger, der dem Minister folgte, wieder in dem Tone redete, als wollte er sagen, es sei schlechthin unbegreiflich, daß Jemand anderer Meinung sein könne, als er, Herr Reichensperger, braucht kaum hervorgehoben zu werden, da das einmal, wie allemal so ist. Der klerikale Redner bekämpfte die Vorlage; aber er that es mehr in seinem eigenen Namen, als in dem seiner Fraktion, und er beschränkte sich im Wesentlichen auf Gegenargumente zweiten Ranges, während er, soweit er das eigentliche Gebiet des Eisenbahnwesens streifte, im Grunde mehr für als gegen die Verstaatlichung sprach. Man wird aus der ganzen Haltung Reichensperger's von Neuem schließen können, daß das Zentrum die Angelegenheit möglichst lange dilatorisch behandeln will. Um so begreiflicher ist es, daß die für die Erledigung gesteckte Frist bis zum 1. Januar 1880 — deren Kürze man auch aus sachlichen Gründen beklagen muß — dem Zentrum aus taktischen Erwägungen höchst ungelegen ist: es muß sich binnen 4—5 Wochen entscheiden, ob es — um in dem gestern gebrauchten Bilde zu bleiben — die „neue Einzahlung“ auf das mit dem Fürsten Bismarck eingegangene politische Geschäft leisten will. Den neu gewählten Abg. v. Eynern, den Sohn des früheren, langjährigen altliberalen Abgeordneten, der seine Jungfernrede hielt, konnte Ihr Korrespondent leider nicht mehr anhören.

— In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. d. M. theilte der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Maybach, in seiner Rede mit, daß die Büreaus des Reichseisenbahnamtes in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten verlegt werden sollen. Dies hat mehrfach in Abgeordnetenkreisen die Vermuthung veranlaßt, daß es in der Absicht liege, das Präsidium des Reichseisenbahnamtes dem gedachten Minister zu übertragen. Einer solchen Personalunion müßte indeß eine Abänderung des Gesetzes vom 27. Juni 1873, betreffend die Errichtung des Reichseisenbahnamtes vorhergehen. Dieses Gesetz enthält nämlich im § 2. die Bestimmung, daß Personen, welche bei der Verwaltung einer deutschen Eisenbahn betheiligt sind, keinerlei Thätigkeit bei dem Reichseisenbahnamte oder als Reichseisenbahn-Kommissäre ausüben können. Mit der Beseitigung dieser Bestimmung würde aber die ganze Grundlage des Reichseisenbahnamtes verändert, seine freie und unbe-

einflußte Stellung über alle anderen Staats- und Privateisenbahn-Verwaltungen beseitigt werden.

— Es ist nunmehr auch durch Allerhöchsten Erlaß verordnet, daß die Richter und Staatsanwälte des Reichsgerichts eine Amtstracht erhalten. Dieselbe wird aus einer Robe und einem Barett von Wollstoff in karmoisinrother Farbe, sowie aus einem weißen Halstuche mit herabhängenden Zipfeln bestehen. Der Besatz der Robe, sowie die Bekleidung des Randes des Baretts wird von rothem Sammet sein. Der Rand des Baretts wird bei den Räthen mit zwei rothseidenen, bei den Präsidenten mit zwei goldenen Schnüren geziert sein. Der erste Präsident des Gerichts erhält noch überdies einen über die Schultern reichenden Kragen von rothem Sammet, dessen unteres Ende mit Pelzwerk von nordamerikanischem blauem Fuchs besetzt werden soll. Am Barett desselben werden drei goldene Schnüre sich befinden. Die Gerichtsschreiber erhalten schwarze Roben mit karmoisinrothen Umfallkragen. Für die Rechtsanwälte ist dem Vernehmen nach vorerst von Einführung einer Amtstracht abgesehen, bis dahin, daß die Rechtsanwaltschaft selbst den Wunsch nach einer solchen zu erkennen geben werde.

Locales und Provinzielles.

Posen, 12. November.

r. [v. Garczyński'sches Hospital.] Das Kuratorium des v. Garczyński'schen Hospitals auf der Ober-Wilda, bestehend aus dem Oberpräsidenten Günther, dem Provinzial-Landtagsmarschall Frhr. v. Unruhe-Bomst, Ober-Bürgermeister Kohleis, Polizei-Präsident Staudy, Rittergutsbesitzer Graf Potworowski-Zielencin, hielt am 11. d. M. unter Vorsitz des Herrn Oberpräsidenten im Saale des königl. Oberpräsidiums eine Sitzung ab, in welcher über die Lage der Stiftung Bericht erstattet und über einige interne Angelegenheiten, sowie vornehmlich über die Feststellung eines Renten-Versicherungsplanes Beschluß gefaßt wurde. Schon vor einigen Monaten war die Errichtung einer Renten-Versicherung für die Angehörigen des Hospitals seitens des Kuratoriums in's Auge gefaßt und dabei beschlossen worden, einen Tarif zu entwerfen, welcher sich etwa 20 pCt. unter den Sätzen der meisten Rentenversicherungs-Anstalten bewegen solle. Nach diesem Tarif, welcher von dem Kuratorium angenommen wurde, werden also die Hospitaliten, um z. B. 100 Mark Rente jährlich zu erhalten, wenn sie sich im 40. Lebensjahre einkaufen, nur 1290 M. einzuzahlen haben: kaufen sie sich im 50. Lebensjahre ein, so sind 1056 M. einzuzahlen, im 60. Lebensjahre 826 M., im 70. 610 M. Scheidet ein Versicherter aus dem Hospital aus, so erlischt damit die Versicherung und das eingezahlte Kapital wird nach Abzug der bereits ausgezahlen Rentenbeträge zurückerstattet.

— **Druckfehlerberichtigung.** In dem Leitartikel unserer heutigen Morgennummer „Der mißglückte Turkmenen-Feldzug" ist durch Ausfallen einer Ziffer ein Druckfehler entstanden. Es muß dort heißen: „Nur durch vollständige Unkenntniß der turkmenischen Verhältnisse ist es zu erklären, daß 1400 Mann Russen einen Sturm auf das gut befestigte von 15000 tapferen Männern (nicht von 5000) vertheidigte Deng;l-Tepe unternehmen konnten."

r. **Verspätungen.** Am gestrigen Tage verspäteten sich folgende hier eintreffende Züge: Der Nachmittags-Personenzug von Bentschen um 25, die Abend-Personenzüge von Schneidemühl und Kreuz um 30 und 20, die beiden Abend-Personenzüge von Frankfurt um je 57 Minuten.

r. **In Folge von Kohlenoxydgas-Vergiftung** waren, wie damals mitgetheilt, in der Wohnung des Fuhrmanns Braunsforth auf der Zawade in der Nacht vom 29. zum 30. Oktober d. J. der Schwiegervater desselben, Kelm aus Nekla, u. die beiden Söhne, von denen der eine 17, der andere 12 Jahre alt war, nicht mehr wieder zum Leben zurückgebracht worden, während der Fuhrmann selbst und dessen Gattin noch Lebenszeichen von sich gaben. Beide wurden in die Kranken-Anstalt der Barmherzigen Schwestern gebracht, wo nach einigen Tagen auch die Frau des Fuhrmanns in Folge der Vergiftung starb. Der einzige aus der Familie, welcher mit dem Leben davongekommen, ist der Fuhrmann, der vor einigen Tagen aus dem Krankenhause geheilt entlassen worden ist. Eine leidige Ofenklappe hat also 4 Menschen das Leben gekostet.

r **Versuchter Selbstmord.** Im Fort Winiary hat gestern Morgen ein Rekrut des 46. Infanterie-Regiments einen Selbstmordversuch gemacht, indem er sich absichtlich Schnitte in den Hals und ins Handgelenk beibrachte; er ist nach dem Garnisonlazareth gebracht worden.

Aus dem Gerichtssaal.

—ß— **Posen,** 10. November. [Schwurgericht.] Der Gegenstand der ersten Verhandlung der diesmaligen Schwurgerichtsperiode war eine Anklagesache wegen Kindesmordes, welchen verübt zu haben die Anklage der erst neunzehnjährigen Dienstmagd Marianna Purol aus Krępkowo bei Wreschen zur Last legt. Der der Anklage zur Grundlage dienende Sachverhalt stellt sich in kurzen Worten folgendermaßen dar: Die Angeschuldigte, welche im Dienst des Wirths Johann Nowak zu Krępkowo stand, erschien am Sonnabend, den 25. Juni d. J., Morgens bei der Tagelöhnerfrau Hedwig Sklarkowska und richtete an dieselbe die Bitte, statt ihrer das Frühstück für ihre Dienstherrschaft zuzubereiten, da sie selbst sich sehr krank fühle. Dieser Aufforderung kam auch die Sklarkowska nach, während sich die Angeklagte alsbald zu Bette begab. Bald darauf fand die Sklarkowska ein todtes neugeborenes Kind im Bettstroh unter dem Bettlaken tief versteckt. Sie zeigte der bald darauf wieder in das Zimmer zurückkehrenden Angeklagten die kleine Kindesleiche. Die Angeklagte wandte jedoch stillschweigend ihr Gesicht ab und erwiderte auf die Vorstellungen der Sklarkowska kein Wort, dagegen theilte sie am darauf folgenden Tage dem Ehemann der Letzteren mit, daß das Kind bereits todt zur Welt gekommen wäre. Am 30. Juni wurde die Leiche des neugeborenen Kindes, nachdem der Todesfall auf dem Standesamte zu S'rzalkowo angemeldet worden war, auf dem katholischen Kirchhofe zu Graboszewo beerdigt, jedoch auf Veranlassung des Gerichts am 8. Juli d. J. wieder ausgegraben und die gerichtliche Sektion derselben vorgenommen. Das Resultat der letzteren ergab das Vorhandensein eines ziemlich großen dunklen Fleckes an der linken Seite des Halses der Leiche. Die sachverständigen Obduzenten konstatirten durch ihr übereinstimmendes Gutachten, daß das Kind ein vollkommen reifes, ausgetragenes und lebensfähiges gewesen, nach der Geburt geathmet und gelebt habe und in Folge von Erstickung den Tod gefunden hätte. Die Angeklagte hat denn auch vor dem Untersuchungsrichter und in der Hauptverhandlung vor dem Schwurgericht ein unumwundenes Geständniß dahin abgelegt, daß das Kind eine Frucht des zwischen ihr und ihrem Cousin Wojciech Purol bestehenden Liebesverhältnisses gewesen wäre, daß sie dasselbe, welches nach seiner Geburt gelebt habe, gleich nach derselben erwürgt hätte, indem sie mit der Hand den Hals desselben fest umklammert und so lange zusammengepreßt hätte, bis das Kind den Geist aufgegeben habe. Nur aus Scham und Angst vor der Schande hätte sie sich zu der bösen That hinreißen lassen. Unter Annahme mildernder Umstände erkannte der Gerichtshof gegen die Angeklagte auf eine Gefängnißstrafe von zwei Jahren.

Die zweite Anklagesache, welche in der Eröffnungssitzung zur Verhandlung anstand, betraf einen versuchten Raub, wegen welches Verbrechens sich der Tagelöhnersohn Jacob Cichy aus Wilkowo vor dem Schwurgerichte zu verantworten hatte. Die Verhandlung, über welche wir einen spezielleren Bericht noch nachfolgen lassen werden, endete, da der Angeklagte ein im Wesentlichen, umfassendes Geständniß seiner That ablegte, mit der Verurtheilung desselben zu einer Zuchthausstrafe von fünf Jahren, Ehrverlust auf die gleiche Dauer und Zulässigkeit von Polizeiaufsicht Die Annahme von mildernden Umständen war durch den Ausspruch der Geschworenen ausgeschlossen worden.

Telegraphische Nachrichten.

Straßburg i. E., 10. November. Die Gemahlin des Statthalters, General-Feldmarschalls v. Manteuffel, welche schon längere Zeit leidend war, ist heute Abend 7 Uhr gestorben.

Wien, 10. November. Die Verhandlungen der Staatsbahn mit der ungarischen Regierung über die serbische Anschlußfrage und die Pester Betriebsdirektion sind, wie die „Presse" meldet, auf unbestimmte Zeit vertagt worden.

Pest, 10. November. In dem Finanzausschusse kündigte der Finanzminister an, daß er im Abgeordnetenhause Erklärungen abgeben werde, betreffend die Zurückziehung der Vorlage über die Amortisation der Grundentlastungen. Die Vorlagen über die Aufhebung der Luxussteuern und die Einführung einer Lottogewinnsteuer wurden angenommen.

Rom, 11. November. Wie verschiedene Blätter melden, ist Oberst Lanza zum Militärattaché in Wien ernannt worden. — Ein zufälliger Brand zerstörte die königlichen Stallungen in Florenz.

Athen, 10. November. Das französische Geschwader hat den Pyraeus verlassen und sich nach Volo und Salonichi begeben.

London, 11. November. Auf den bei dem gestrigen Lordmayors-Banket auf die Kabinetsmitglieder ausgebrachten Toast erwiderte, wie bereits kurz skizzirt, Lord Beaconsfield etwa Folgendes:

Seit er zum letzten Male hier gesprochen, hätten die öffentlichen Angelegenheiten ein weit befriedigenderes Aussehen angenommen, der Handel habe sich bedeutend belebt, und er sei überzeugt, daß diese Wiederbelebung des Handels eine dauernde sein werde, weil sie universell zu Tage trete. Von besonderer Wichtigkeit sei auch die Steigerung des Silberpreises. Er beglückwünsche zu diesen erfreulichen Aenderungen das englische Volk, das die Drangsale der letzten fünf Jahre ohne Murren ertrage habe, und hätte wohl gewünscht, daß auch die Irländer diesem Beispiele gefolgt wären. Er vermöge nicht zu begreifen, wie die Irländer zu dem Glauben kommen könnten, daß die politische Agitation und die soziale Konfusion die besten Mittel seien, dem ökonomischen Nothstande abzuhelfen, in manchen Theilen Irlands ständen schwere Leiden in Aussicht, wenn keine Hilfe geboten werde. Und dabei sei die Ernte in Irland zwar schlecht, aber immerhin doch noch besser als in England ausgefallen. Die behufs der Verstärkung der Nordwestgrenze in Indien und in Mittelasien unternommenen militärischen Operationen seien von eminentem Erfolge gewesen, die Grenze sei gestärkt und gesichert, die Suprematie der englischen Waffen sei behauptet, der englische Einfluß in Mittelasien sei wiederhergestellt. Was die Katastrophe in Kabul anbelange, so sei keine Zeit verloren worden, die englischen Landsleute zu rächen und das Uebergewicht der englischen Waffen zu behaupten. Der Premier sprach sich hierbei zugleich über die von dem Vizekönig von Indien, Lord Lytton, an den Tag gelegte Befähigung mit größter Anerkennung aus. Was den in Südafrika geführten Krieg betreffe, so müßten aus demselben vortheilhafte Folgen gezogen werden, den dortigen Kolonien sei durch diesen Krieg die Kunst der Selbstvertheidigung gelehrt worden, auf welche jene Kolonien künftig hauptsächlich angewiesen sein würden. Wenn er auf die auswärtigen Beziehungen Englands blicke, so möchte er sagen, daß die englische Regierung, obschon Europa von Millionen von Kriegern bedeckt sei, doch nicht blos die einfache Hoffnung, sondern den festen Glauben habe, daß der Friede erhalten bleibe. Es sei dies die Ansicht der Regierung, weil dieselbe die Ueberzeugung besitze, daß der Friede für alle Großmächte eine Nothwendigkeit sei und weil sie diese Ueberzeugung nicht auf so untergeordnete Rücksichten, wie etwa die Nothwendigkeit, die Landes-Hilfsquellen zu schonen, stütze. Denn er wisse, daß die Mächte Europas sich durch Erwägungen von weit erhabnerer Bedeutung beeinflussen ließen. Indem er aber annehme, daß der Frieden erhalten bleibe, gehe er zugleich von der Voraussetzung aus, daß keine Großmacht vor ihren Verantwortlichkeiten zurückschrecken werde. Wenn zum Beispiel das größte und reichste Land in Folge verkehrter Deutung seines geographischen und insularen Charakters den Gefühlen und Schicksalen des festländischen Europa ein gleichgiltiges Ohr schenken sollte, so sei er überzeugt, daß dies das Land in Gefahr bringen würde. Dieser Gleichgiltigkeit schreibe er die Schuld zu, daß es zu so vielen und verhängnißvollen Kriegen gekommen sei. Er sei überzeugt, daß der Friede, wenn Englands Macht und Englands Rathschläge im Rathe Europas Beachtung fänden, während eines langen Zeitraums erhalten bleiben werde, er wolle nicht sagen, daß unter solchen Bedingungen eine Störung des Friedens ganz unmöglich sei, aber er hege die Gewißheit, daß ein Krieg wahrscheinlich werde, wenn England seinen natürlichen Posten im Rathe Europas aufgebe. Das von einem der größten Römer in den Worten: Imperium et libertas! aufgestellte Programm sei das nämliche, nach welchem das dermalige Ministerium stets handeln werde.

Die Rede Lord Beaconsfield's war wiederholt von Beifallsrufen begleitet. Weder die Pforte, noch Rußland wurden von dem Premier in der Rede besonders erwähnt.

Newyork, 10. November. Der Dampfer „The Queen" von der National-Dampfschiffs-Kompagnie (C. Messing'sche Linie) ist hier eingetroffen.

Verantwortlicher Redakteur: H. Bauer in Posen.
Für den Inhalt der folgenden Mittheilungen und Inserate übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Telegraphische Börsenberichte.

Fonds-Course.

Frankfurt a. M., 11. November. (Schluß-Course.) Schluß matt. Lond. Wechsel 20,35. Pariser do. 80.47. Wiener do. 173,55. K.-M.-St.-A. 143⅜. Rheinische do. 147⅝. Hess. Ludwigsb. 83½. K.-M.-Pr.-Anth. 132¼. Reichsanl. 96⅜. Reichsbank 153½. Darmstb. 141. Meininger B. 84¼. Oest.-ung. Bk. 725,50. Kreditaktien*) 233½. Silberrente 61$\frac{5}{16}$. Papierrente 59$\frac{3}{16}$. Goldrente 69⅜. Ung. Goldrente 82. 1860er Loose 124. 1864er Loose 304,80. Ung. Staatsl. 187,50. do. Ostb.-Obl. II. 73⅜. Böhm. Westbahn 167¾. Elisabethb. 151¼. Nordwestb. 119½. Galizier 207½. Franzosen*) 229½. Lombarden*) 69⅞. Italiener —,—. 1877er Russen 88⅞. II. Orientanl. 59⅞. Zentr.-Pacific 107¾.

Nach Schluß der Börse: Kreditaktien 232¾. Franzosen 227¾. II. Orientanleihe —. Galizier —. Ungar. Goldrente 81¾.

*) per medio resp. per ultimo

Frankfurt a. M., 11. November. Effekten-Sozietät. Kreditaktien 232⅝. Franzosen 228⅛. Lombarden —. 1860er Loose —. Oesterreich-Galizier —,— Silberrente —. Oesterr. Papierrente —,—. Ungar-Goldrente 81⅞. II. Orientanleihe —. III. Orientanleihe —. Schwach.

Wien, 11. November. (Schluß-Course.) Ziemlich fest, Course in Folge sehr großer Geschäftslosigkeit stagnirend, Nebenwerthe theilweise mehr gefragt.

Papierrente 68,40. Silberrente 70,80. Oesterr. Goldrente 80,70. Ungarische Goldrente 95,00. 1854r Loose 121,00. 1860r Loose 128,00. 1864r Loose 160,25. Kreditloose 170,00. Ungar. Prämienl. 104,20. Kreditaktien 270,10. Franzosen 265,00. Lombarden 80,00. Galizier 239,75. Kasch.-Oderb. 113,50. Pardubitzer 105,50. Nordwestbahn 138,50. Elisabethbahn 175,70. Nordbahn 2290,00. Oesterreich-ungar. Bank 839,00. Türk. Loose 19,30. Unionbank 93,40. Anglo-Austr. 136,20. Wiener Bankverein 135,75. Ungar. Kredit 254,75. Deutsche Plätze 57,00. Londoner Wechsel 116,65. Pariser do. 46,05. Amsterdamer do. 96,20. Napoleons 9,30½. Dukaten 5,56. Silber 100,00. Marknoten 57,57½. Russische Banknoten 1,23⅛.

Wien, 11. November. Abendbörse. Kreditaktien 268,90. Franzosen 263,25, Galizier 239,50, Anglo-Austr. 135,50, Lombarden 80,00, Papierrente 68,30, österr. Goldrente 80,60, ungar. Goldrente 94,70, Marknoten 57,52½, Napoleons 9,29½, österr.-ungar. Bank —, —. Matt.

Wien, 9. November. (Privatverkehr.) Kreditaktien 270,60, Franzosen 266,25, Galizier 240,25, Anglo-Austr. 135,60, Papierrente 68,47½, österr. Goldrente 80,70, ungar. Goldrente 95,22½, Marknoten 57,62½, Napoleons 9,30½. Still.

Petersburg, 10. November. Wechsel auf London 25$\frac{7}{16}$. II. Orient-Anleihe 90⅜. III. Orientanleihe 90⅝.

Paris, 10. November. Boulevard-Verkehr. 3proz. Rente 81,15, Anleihe von 1872 115,20, Italiener 79,05, Türken 11,52½, Türkenloose —,—, österreich. Goldrente 69¾, ungar. Goldrente 83$\frac{1}{16}$, III. Orientanleihe 61⅞, Egypter 236,87½. Matt.

Paris, 11. November. (Schluß-Course.) Weichend.

3proz. amortisirb. Rente 82,50. 3proz. Rente 80,85. Anleihe de 1872 114,70, Italien. 5proz. Rente 78,95. Oesterr. Goldrente 69¾. Ung. Goldrente 83¾. Russen de 1877 92¼. Franzosen 575,00. Lombardische Eisenbahn-Aktien 171,25. Lombardische Prioritäten 259,00. Türken de 1865 11,35.

Credit mobilier 567, Spanier exter. 15$\frac{7}{16}$, do. inter. 14⅜, Suezkanal-Aktien 695, Banque ottomane 516, Societe generale 518, Credit foncier 1012, Egypter 236. Banque de Paris 825, Banque d'escompte 685, Banque hypothecaire 605, III. Orientanleihe 61$\frac{13}{16}$, Türkenloose —, Londoner Wechsel 25,31½.

Florenz, 11. Novbr. 5 pCt. Italienische Rente 90,22. Gold 22,78.

London, 11. November. Consols 97$\frac{15}{16}$, Italien. 5proz. Rente 78, Lombarden 6⅞, 3proz. Lombarden alte —, 3proz. do. neue —, 5proz. Russen de 1871 86½, 5proz. Russen de 1872 86, 5proz. Russen de 1873 88⅞, 5proz. Türken de 1865 11⅛, 5proz. fundirte Amerikaner 105¼, Oesterr. Silberrente —, do. Papierrente —, Ungar. Goldrente 82, Oesterr. Goldrente 68⅞, Spanier 15⅝, Egypter 46⅞.

Wechselnotirungen: Deutsche Plätze 20,59. Wien 11,87. Paris 25,52. Petersburg 24¾.

Platzdiskont — pCt.

Newyork, 10. Novbr. (Schlußkurse.) Wechsel auf London in Gold 4 D. 79½ C. Wechsel auf Paris 5,24½. 5pCt. fundirte Anleihe 102. 4pCt. fundirte Anleihe von 1877 102. Erie-Bahn 40½. Central-Pacific 110. Newyork Centralbahn 130.

Produkten-Course.

Köln, 11. November. (Getreidemarkt.) Weizen hiesiger loco 23,50, fremder loco 23,00, pr. November 22,70, pr. März 23,75, p. Mai 23,60. Roggen loco 18,50, pr. November 16,10, pr. März 16,95, per Mai 16,90. Hafer loco 14,50. Rüböl loco 30,50, pr. Mai 30,70.

Bremen, 11. Novbr. Petroleum ruh. (Schlußbericht.) Standard white loko 8,00, pr. Dezember 8,15, pr. Januar 8,25, per Febr.-März 8,25.

Hamburg, 11. Novbr. (Getreidemarkt.) Weizen loko ruhig, auf Termine matt. Roggen loko ruhig, auf Termine matt. Weizen per November-Dezember 226 Br., 225 Gd., per April-Mai 235 Br., 234 Gd. Roggen per November-Dezember 159 Br., 158 Gd., per April-Mai 163 Br., 162 Gd. Hafer still. Gerste still. Rüböl ruhig, loko 58, per Mai 59½. Spiritus fest, per November 51½ Br., per Dezember-Januar 51 Br., pr. Januar-Februar 50 Br., per April-Mai 49 Br. Kaffee ruhig, Umsatz gering. Petroleum still, Standard white loko 8,30 Br., 8,10 Gd., per November 8,15 Gd., per Dezember 8,20 Gd. — Wetter: Schön.

Pest, 11. November. (Produktenmarkt.) Weizen loko flau, Termine matt, per Frühjahr 15,10 Gd., 15,15 Br. Hafer per Frühjahr 7,85 Gd., 7,90 Br. Mais per Mai-Juni 8,90 Gd., 8,95 Br. — Wetter: Trübe.

Antwerpen, 11. November. Getreidemarkt. (Schlußbericht.) Weizen ruhig. Roggen unverändert. Hafer knapp. Gerste still.

Marktpreise in **Breslau** am 11. November 1879.

Festsetzungen der städtischen Markt-Deputation.		schwere Höchster M. Pf.	schwere Niedrigst. M. Pf.	mittlere Höchster M. Pf.	mittlere Niedrigst. M. Pf.	leichte Waare Höchster M. Pf.	leichte Waare Niedrigst. M. Pf.
Weizen, weißer	pro 100 Kilog.	21 60	21 20	20 50	19 90	19 50	18 70
Weizen, gelber		20 80	20 60	20 —	19 60	19 20	18 20
Roggen,		— —	— —	— —	— —	— —	— —
Roggen,		17 50	17 20	16 90	16 60	16 40	16 —
Gerste, neue		17 —	16 60	15 90	15 30	14 90	14 40
Hafer, alter		— —	— —	— —	— —	— —	— —
Hafer, neuer		13 80	13 60	13 20	13 —	12 80	12 40
Erbsen		19 20	18 50	17 40	17 —	16 20	15 40

Pro 100 Kilogramm	fein		mittel		ordinäre	
Raps	23	25	22	—	20	—
Rübsen, Winterfrucht	22	50	21	—	19	—
Rübsen, Sommerfrucht	22	25	19	75	16	75
Dotter	21	—	19	—	16	—
Schlagleinsaat	25	50	23	50	20	—
Hanfsaat	17	—	16	—	14	—

Kleesamen: schwacher Umsatz, rother sehr fest, per 50 Kilogramm 40—45—50—53 M. weißer preishaltend, 45—55—66—70 M. hochfeiner über Notiz bez. Rapskuchen gut behauptet, per 50 Kilogr. 6,40—6,60 M. fremde 6 — 6,20 M. — Leinkuchen ohne Aenderung, per 50 Kg. 9,70 bis 9,90 M. fremde — Mark.— Thymothee sehr fest, per 50 Kilogr. 17—20—22 Mark. — Lupinen: gut behauptet, per 100 Kilgr. gelbe 7,80—8,30—9,00, blaue 7,70—8,20—8,80 Mark. Bohnen: gute Kauflust per 100 Kilg 20,00—21,00—21,50 Mark. — Mais, in matter Stimmung per 100 Kilogr. 13,30—13,70—14,40 Mrk. — Wicken: ohne Angebot per 100 Kilogr. 13,00—13,50—14,20 Mark. — Heu, per 50 Kilogr. 2,40 bis 2,80 M. — Stroh, per Schock 600 Kilogr. 19,00—22,00 M. Kartoffeln per Sack (2 Neuscheffel a 75 Klgr. Brutto = 150 Pfd.) beste 3,00 bis 3,50—4,50 M. geringere 2,50—3,00 M., per Neuscheffel (75 Pfd. Brutto) beste 1,50—1,75—2,25 M. geringere 1,25—1,50 M. per 2 Ltr. 0,10—0,15 Mark. — Mehl: ohne Aendernng, per 100 Kilog. Weizen fein 31,50—32,50 M. Roggen fein 28,00—29,00 M. Hausbacken 27,00—28,00 M., Roggen-Futtermehl 10,00—11,00 M. Weizenkleie 8,60 bis 8,90 M.

Produkten-Börse.

Berlin, 11. November. Weizen pr. 1000 Kilo loko 203—240 M. nach Qualität geford. Gelber Märk. — M. ab Bahn bezahlt. F. gelber Schlesischer — M. ab Bahn bez. Regulirungspreis f. d. Kündigung 225 M. Gekündigt 7,000 Ctr. Per November 226—224 bezahlt, per November-Dezember 226—224 bez., per Dezember-Januar —,—, per Januar-Februar —,—, per April-Mai 236—234 bez., per Mai-Juni 238—236 bez. — Roggen per 1000 Kilo loko 156—179 M. nach Qualität gef. Russ. 156—156½ a. K. bez. Inländ. 174—176 M. a. B. bez. F. Russischer — M. ab Kahn bez. Regulirungspreis f. d. Kündigung 158 M. bezahlt. Gekündigt 6,000 Ctr. Per November 158—157 bezahlt, per November-Dezember 158—157 bezahlt, per Dezember-Januar 159½—158 bezahlt, per Januar-Februar 162½ bis 161 bezahlt, per April-Mai 167½—165½—166 bezahlt, per Mai-Juni 167—165½ bez. — Gerste per 1000 Kilo loko 140—200 nach Qualität gefordert. — Hafer per 1000 Kilo loko 133 bis 155 nach Qualität gefordert. Russischer 135 bis 140 bez., Pommerscher 140 bis 145 bez., Ost- und Westpreußischer 136 bis 144 bez., Schlesischer 142—147 bez., Böhmischer 142—147 bezahlt, Galizischer —,— bez. Gek. 2000 Ctr. Regulirungspreis 236½ bez. Per November — M., per November-Dezember 136½ Mk., per April-Mai 147½ M., per Mai-Juni 149 bez. — Erbsen per 1000 Kilo Kochwaare 175 bis 210 M., Futterwaare 165—174 M. — Mais per 1000 Kilo loko 145 bis 149 bez. nach Qualität. Rumänischer — ab Bahn bezahlt, Amerikanischer — f. W. bez. — Weizenmehl per 100 Kilo brutto 00: 32,50 bis 30,00 M., 0: 30,00—29,00 M., 0|1: 29,00—27,00 M. — Roggenmehl inkl. Sack 0: 24,25—23,00 M., 0|1: 23,00—22,00 M., per November 22,80—22,60 bez., per November-Dezember 22,80—22,60 bez., per Dezember-Januar 22,80—22,60 bez., per Januar-Februar 23,00—22,90 bez., per April-Mai 23,65—23,55 bez. Gekündigt 500 Ctr. Regulirungspreis für die Kündigung 22,70 bez. — Oelsaat per 1000 Kilo Winter-Raps 210—235 Mark, November-Dezember —,— bz., Winter-Rübsen 205—228 M., November-Dezember —,—. — Rüböl per 100 Kilo loko ohne Faß 55,8 M., flüssig —,— M., mit Faß — M., per November 56,0 M., per November-Dez. 56,0 M., per Dez.-Jan. 56,1—56,0 bez., per Januar-Febr. — bez., per April-Mai 57,6—57,5 bezahlt, per Mai-Juni 58,0—57,8—57,9 bezahlt. Gekündigt — Centner. Regulirungspreis für die Kündigung — bez., gestern — bez. — Leinöl per 100 Kilo loko 68,0 M. — Petroleum per 100 Kilo loko 24,7 M., per November 24,4 bez., per November-Dezember 24,4 bezahlt, per Dezember-Januar 24,8 Mark, per Januar-Februar 25,5 Mark, per April-Mai 25,8 Mark, per September-Oktober —,— bez. Gekündigt 500 Ctr. Regulirungspreis für die Kündigung 24,4 bez. — Spiritus per 100 Liter loko ohne Faß 60—59,4—59,5 bez., kurze Lieferung 59,5 bezahlt, per November 59,5—58,9—59,0 bezahlt, per November-Dezember 59,5—58,9—59,1 bezahlt, per Dezember-Januar 59,6—59,0—59,1 bez., per April-Mai 61,6—61,0 bez., per Mai-Juni 61,8—61,2 bez. Gekündigt — Liter. Regulirungspreis für die Kündigung — bezahlt. (B. B.-Z.)

Stettin, 11. November. (An der Börse.) Wetter: Trübe und regnig. Temperatur + 6° R. Barometer 28,4. Wind: N. — Weizen etwas fester, per 1000 Kilo loko gelber inländischer 205 bis 222 M., weißer 206—224 M., per November und November-Dezember 225 M. bez., — M. Br., per Frühjahr 231,5—233 M. bez., — M. Br. — Roggen wenig verändert, per 1000 Kilo loko inländischer 164—167 M., Russischer 154—159 M., per November und November-Dezember 154—153,5 M. bez., per Frühjahr 160—159,5—160 M. bez. — Gerste stille, per 1000 Kilo loko Brau- 153—156 M., Futter- 125 bis 130 M., Chevalier 168—175 M. bez. — M. Gd. — Hafer unverändert, per 1000 Kilo loko inländ. 130—140 M., Russisch 124 bis 132 M. — Erbsen stille, per 1000 Kilo loko Futter- 148—155 M. — Winterrübsen und Winterrapps ohne Handel. — Rüböl ruhig, per 100 Kilo loko ohne Faß bei Kleinigkeiten 57,5 M. Br., per Nov. 57 M. bez., 57,5 M. Br., per November-Dezember 57 M. Br., per April-Mai 58 M. Br., — M. Gd., kurze Lieferung ohne Faß — M. bez. — Spiritus ruhiger, per 10,000 Liter pCt. loko ohne Faß 58,8—58,5—58,6 M. bez., mit Faß — M. bez., kurze Lieferung — M. Br., per November und November-Dezember 58,2 M. bez. und Br., per Dezember-Januar 58,2 M. bez. und Br., per Januar-Februar — M. Br. und Gd., per Frühjahr 60,3—60—60,2 M. bez., per Mai-Juni 61 M. bez. — Angemeldet: Nichts. Regulirungspreise: Weizen 225 M., Roggen 154 M., Rüböl 57,5 M., Spiritus 58,2 M. — Petroleum loko 11,95 M. verst. bez., 8,3 M. trans. bez., Regulirungspreis 8,3 M.

Meteorologische Beobachtungen zu Posen 1879.

Datum.	Stunde.	Barometer 260 über der Ostsee.	Thermometer.	Wind.	Wolkenform.
11. Nov.	Nachm. 2	27" 9'''01	+ 3°8	W =1	bedeckt Ni.
11. =	Abnds. 10	27" 8'''55	+ 3°9	W 1-2	bedeckt Ni
12. =	Morgs. 6	27" 9'''13	+ 3°0	WSW 1-2	bedeckt Ni.

Wasserstand der Warthe.

Posen, am 10. November Mittags 1,00 Meter.
= = 11. = = 1,02 =

Berlin, 11. November. Der heutige Verkehr eröffnete fest und fast ganz unabhängig von den Meldungen der auswärtigen Börsen, welche zwischen matt und geschäftslos schwankten. Anregung fehlte auch hier; nur versuchte man die Ansicht zu verbreiten, daß verschiedene günstige Momente in der Luft lägen, und auf die Course einzelner Papiere steigend einwirken würden. Besonders gute Meinung ward bei Eröffnung für Kredit-Aktien und Dortmunder Union gemacht; namentlich setzten die Stamm-Prioritäten der letzteren Gesellschaft sofort 2 pCt. höher ein, während Kredit-Aktien erst allmählich, nachdem sie matter begonnen hatten, 2 M. anzogen. Franzosen lagen schwach, andere Spielpapiere still. Nur Rumänier und mecklenburgische Eisenbahn-Aktien wurden bei steigender Bewegung sehr rege umgesetzt. Der Verkaufsentwurf der rumänischen Bahnen soll nach Mittheilung der „Pol. Corr." jedenfalls noch in dieser Kammersitzung zu Ende berathen werden. Auch Diskonto-Kommandit-Antheile, so wie russische Anleihen lagen recht fest, jedoch stiller; österreichisch-ungarische Renten und Eisenbahnwerthe fanden gute Beachtung. Nordwestbahn, Raab-Grazer Loose und Lombardische Prioritäten waren bevorzugt. Die gegen baar gehandelten Aktien lagen still aber sehr fest; besonders beachtet waren wiederum Bergwerkspapiere und Bank-Aktien. Anlagewerthe behaupteten sich gut; konsolidirte Anleihe ging ziemlich rege um. Die ausländischen Eisenbahn-Obligationen fanden gute Nachfrage. Die feste Haltung übertrug sich zwar auch auf die zweite Stunde, schwächte sich aber immer mehr ab, als Franzosen weiter nachgaben. Hier soll ein großes Hausse-Engagement in Franzosen bestehen und da dieselben von Paris auf den Markt geworfen werden, so entsteht ein Druck, welcher hier schließlich in weiteren Kreisen verstimmte. Dortmunder Bergwerks-Obligationen 99 bez. u. Gd. Per Ultimo notirte man Franzosen 460,50 bis 56 bis 456,50, Lombarden 139, Kredit-Aktien 469,50—72—469,50, Diskonto-Kommandit-Antheile 175,25—5,40—4,25. Der Schluß war ziemlich fest.

Fonds- u. Aktien-Börse.

Berlin, den 11. November 1879.

Preußische Fonds- und Geld-Course.

Consol. Anleihe	4½	104,40 bz
do. neue 1876	4	96,90 bz
Staats-Anleihe	4	97,75 bz
Staats-Schuldsch.	3½	96,00 bz
Od.-Deichb.-Obl.	4½	
Berl. Stadt-Obl.	4½	103,20 B
do. do.	3½	92,10 bz
Schldv. d. B. Kfm.	4½	
Pfandbriefe:		
Berliner	4½	106,50 G
do.	5	103,00 bz B
Landsch. Central	4	97,10 bz
Kur- u. Neumärk.	3½	90,75 bz
do. neue	3½	87,50 bz
do.	4	97,30 G
do. neue	4½	
N. Brandbg. Cred.	4	
Ostpreußische	3½	86,90 bz
do.	4	96,60 bz B
do.	4½	102,60 bz G
Pommersche	3½	87,00 B
do.	4	97,20 G
do.	4½	102,75 bz G
Posensche, neue	4	97,60 B
Sächsische	4	
Schlesische	3½	89,50 bz G
do. alte A. u. C.	4½	
do. neue A. u. C.	4	
Westpr. rittersch.	3½	87,00 G
do.	4	96,90 bz
do.	4½	101,70 bz
do. II. Serie	5	
do. neue	4	
do.	4½	101,80 bz
Rentenbriefe:		
Kur- u. Neumärk.	4	98,80 bz
Pommersche	4	98,60 bz
Posensche	4	98,00 bz
Preußische	4	98,40 bz
Rhein- u. Westfäl.	4	
Sächsische	4	98,60 bz
Schlesische	4	
Souvereignes		20,30 bz
20-Franksstücke		16,14 B
do. 500 Gr.		
Dollars		4,18.0 G
Imperials		16,67 G
do. 500 Gr.		13,95 G
Fremde Banknoten		
do. einlösb. Leipz.		
Französ. Banknot.		80,60 bz
Oesterr. Banknot.		173,70 bz
do. Silbergulden		172,75 bz
Russ. Noten 100 Rbl.		213,70 bz
Deutsche Fonds.		
P.-A. v. 55 a 100 Th.	3½	143,90 bz
Hess. Prsch. a 40 Th.	—	273,00 bz
Bad. Pr.-A. v. 67.	4	131,60 bz
do. 35 fl. Obligat.	—	172,00 B
Bair. Präm.-Anl.	4	132,90 bz
Braunschw. 20 thl.-L	—	89,70 bz
Brem. Anl. v. 1874	4½	
Cöln.-Md.-Pr.-Anl.	3½	132,40 bz
Dess. St. Pr.-Anl.	3½	125,10 G
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	113,00 G
do. II. Abth.	5	111,10 bz G
Hb. Pr.-A. v. 1866	3	186,00 bz
Lübecker Pr.-Anl.	3½	181,00 bz
Mecklenb. Eisenbsch.	3½	89,40 bz
Meininger Loose	—	25,10 G
do. Pr.-Pfdbr.	4	118,80 bz
Oldenburger Loose	3	150,00 B
D.-G.-C.-B.-Pf 110	5	103,25 bz G
do. do.	4½	97,90 bz G
Dtsch. Hypoth. unk.	5	101,60 bz G
do. do.	4½	98,90 bz G
Mein. Hyp.-Pf.	5	101,25 bz G
Nrdd. Grdcr.-H.-A.	5	96,50 bz G
do. Hyp.-Pfdbr.	5	94,00 bz G
Pomm. H.-B. I. 120	5	102,25 bz
do. II. IV. 110	5	98,00 B
Pomm. III. rkz. 100	5	96,50 bz G
Pr. B.-C.-H.-Br. rz.	5	101,75 bz G
do. do. 100	5	100,00 bz G
do. do. 115	4½	99,25 bz G
Pr. C.-B.-Pfdbr. kd.	4½	100,80 G
do. unk. rückz. 110	5	110,10 bz
do. (1872 u. 74)	4½	
do. (1872 u. 73)	5	
do. (1874)	5	
Pr. Hyp.-A.-B. 120	4½	100,50 bz G
do. do. 110	5	102,75 bz G
Schles. Bod.-Cred.	5	102,90 G
do. do.	4½	100,50 bz
Stettiner Nat.-Hyp.	5	99,70 bz G
do. do.	4½	96,25 bz G
Kruppsche Obligat.	5	110,00 bz

Ausländische Fonds.

Amerik. rckz. 1881	6	102,00 bz
do. do. 1885	6	
do. Bds. (fund.)	5	100,60 bz
Norweger Anleihe	4½	
Newyork. Std.-Anl.	6	114,50 bz
Oesterr. Goldrente	4	69,70 bz
do. Pap.-Rente	4½	59,40 B
do. Silber-Rente	4½	61,30 bz
do. 250 fl. 1854	4	116,40 bz
do. Cr. 100 fl. 1858	—	
do. Lott.-A. v. 1860	5	123,25 bz G
do. do. v. 1864	—	304,25 bz
Ungar. Goldrente	6	82,00 bz B
do. St.-Eisb.Akt.	5	81,10 bz
do. Loose	—	187,00 B
do. Schatzsch. I.	6	
do. do. kleine	6	
do. do. II.	6	
Italienische Rente	5	77,90 B
do. Tab.-Oblg.	6	
Rumänier	8	
Finnische Loose	—	46,70 bz
Russ. Centr.-Bod.	5	
do Engl. A. 1822	5	
do. do. A. v. 1862	5	85,75 bz
Russ.-Engl. Anl.	3	
Russ. fund. A. 1870	5	
Russ. cons. A. 1871	5	87,00 bz
do. do. 1872	5	87,00 bz
do. do. 1873	5	87,80 bz
do. do. 1877	5	89,90 B
do. Boden-Credit	5	79,25 bz
do. Pr.-A. v. 1864	5	152,90 bz
do. do. v. 1866	5	150,20 bz
do. 5. A. Stiegl.	5	62,50 G
do. 6. do. do.	5	
do. Pol. Sch.-Obl.	4	
do. do. kleine	4	
Poln. Pfdbr. III. E.	5	60,25 bz
do. do.	4	
do. Liquidat.	4	56,10 G
Türk. Anl. v. 1865	5	11,60 B
do. do. v. 1869	6	
do. Loose vollgez.	3	33,25 B

*) Wechsel-Course.

Amsterd. 100 fl. 8 T.	167,90 bz
do. 100 fl. 2 M.	167,20 bz
London 1 Lstr. 8 T.	20,345 bz
do. do. 3 M.	20,23 bz
Paris 100 Fr. 8 T.	80,40 bz G
Blg. Bkpl. 100 F. 3 T.	
do. do. 100 F. 2 M.	
Wien öst. Währ. 8 T.	173,50 bz
Wien. öst. Währ. 2 M.	172,50 bz
Petersb. 100 R. 3 W.	212,60 bz
do. 100 R. 3 M.	210,60 bz
Warschau 100 R 8 T.	212,80 bz

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 4½, für Lombard 5½ pCt., Bankdiskonto in Amsterdam 3, Bremen —, Brüssel 3½, Frankfurt a. M. 4, Hamburg —, Leipzig —, London 3, Paris 3 Petersburg 6, Wien 4 pCt.

Bank- u. Kredit-Aktien.

Badische Bank	4	107,80 G
Bk. f. Rheinl. u. Westf	4	37,00 bz G
Bk. f. Sprit- u. Pr.-H.	4	57,75 bz G
Berl. Handels-Ges.	4	78,50 bz G
do. Kassen-Verein.	4	165,00 G
Breslauer Disk.-Bk.	4	91,90 bz
Centralbk. f. B.	4	7,30 bz G
Centralbk. f. J. u. H.		64,00 bz G
Coburger Credit-B.	4	87,50 bz B
Cöln. Wechslerbank	4	99,75 bz
Danziger Privatb.	4	106,70 G
Darmstädter Bank	4	140,50 bz B
do. Zettelbank	4	104,25 G
Dessauer Creditb.	4	73,90 B
do. Landesbank	4	123,25 bz
Deutsche Bank	4	132,25 bz
do. Genossensch.	4	107,75 bz G
do. Hyp.-Bank.	4	86,25 G
do. Reichsbank.	4½	153,90 bz G
Disconto-Comm.	4	174,00 bz
Geraer Bank	4	93,00 bz G
do. Handelsb.	4	50,00 B
Gothaer Privatbk.	4	96,00 B
do. Grundkredb.	4	88,00 B
Hypothek (Hübner)	4	85,75 bz
Königsb. Vereinsb.	4	90,00 B
Leipziger Creditb.	4	144,50 bz G
do. Discontob.	4	82,90 bz
Magdeb. Privatb.	4	113,00 G
Mecklb. Bodencred.	fr.	58,50 B
do. Hypoth.-B.	4	71,30 B
Meining. Creditbk.	4	85,00 bz B
do. Hypothekenbk.	4	90,50 B
Niederlausitzer Bank	4	91,50 bz B
Norddeutsche Bank	4	154,75 bz G
Nordd. Grundkredit	4	40,25 bz G
Oesterr. Kredit	4	
Posener Spritaktien	4	45,50 bz G
Petersb. Intern. Bk.	4	96,75 bz G
Posen. Landwirthsch	4	63,00 B
Posener Prov.-Bank	4	107,50 G
Preuß. Bank-Anth.	4½	
do. Bodenkredit	4	64,75 bz
do. Zentralbdn.	4	126,00 G
do. Hyp.-Spielh.	4	113,00 B
Produkt.-Handelsbk	4	79,50 bz G
Sächsische Bank	4	111,60 G
Schaaffhaus. Bankv.	4	90,00 bz G
Schles. Bankverein	4	104,25 bz G
Südd. Bodenkredit	4	124,90 bz G

Industrie-Aktien.

Brauerei Patzenhof.	4	119,00 G
Dannenb. Kattun.	4	20,50 G
Deutsche Baugesf.	4	59,00 B
Dtsch. Eisenb.-Bau.	4	8,50 bz G
Dtsch. Stahl- u. Eis.	4	
Donnersmarckhütte	4	47,90 bz G
Dortmunder Union	4	16,00 bz B
Egell. Masch.-Akt.	4	30,00 bz B
Erdmannsd. Spinn.	4	21,00 B
Flora f. Charlottenb.	4	
Frist u. Roßm. Näh.	4	56,50 bz G
Gelsenkirch.-Bergw.	4	117,00 bz G
Georg-Marienhütte	4	79,75 bz B
Hibernia u. Shamr.	4	74,75 bz G
Immobilien (Berl.)	4	77,50 bz G
Kramsta, Leinen-F.	4	86,75 bz G
Lauchhammer	4	34,70 bz G
Laurahütte	4	94,10 bz B
Luise Tiefb.-Bergw.	4	60,00 bz G
Magdeburg. Bergw.	4	123,50 bz G
Marienhüt. Bergw.	4	69,00 G
Menden u. Schw. B.	4	80,00 bz G
Oberschl. Eis.-Bed.	4	48,10 bz G
Ostend	4	
Phönix B.-A. Lit. A	4	76,00 bz B
Phönix B.-A. Lit. B.	4	51,75 bz B
Redenhütte	4	160,25 bz G
Rhein.-Nass. Bergw.	4	80,60 bz G
Rhein.-Westf. Ind.	4	
Stobwasser Lampen	4	22,50 bz G
Unter den Linden	4	9,25 bz
Wöhlert Maschinen	4	17,00 bz G

Eisenbahn-Stamm-Aktien.

Aachen-Mastricht	4	18,25 bz G
Altona-Kiel	4	133,50 bz
Bergisch-Märkische	4	92,10 bz
Berlin-Anhalt	4	98,75 bz
Berlin-Dresden	4	11,50 G
Berlin-Görlitz	4	16,00 bz
Berlin-Hamburg	4	182,00 bz B
Brl.-Potsd.-Magd.	4	94,00 bz B
Berlin-Stettin	4	109,90 bz
Bresl.-Schw.-Frbg.	4	89,70 bz
Cöln-Minden	4	143,40 bz
do. Lit. B.		
Halle-Sorau-Guben	4	14,00 bz G
Hann.-Altenbeken	4	13,25 bz
do. II. Serie		
Märkisch-Posener	4	23,20 bz
Magd.-Halberstadt	4	142,90 bz B
Magdeburg-Leipzig	4	
do. do. Lit. B.	4	
Münster-Hamm	4	
Niederschl.-Märk.	4	97,50 G
Nordhausen-Erfurt	4	21,00 bz G
Oberschl. Lit. A u. C.	3½	167,40 bz
do. Lit. B.	3½	142,50 bz
do. Lit. C.	5	
Ostpreuß. Südbahn	4	51,10 bz G
Rechte Oderuferb.	4	133,80 bz
Rheinische	4	147,25 bz
do. Lit. B. v. St gar.	4	95,75 bz
Rhein-Nahebahn	4	10,25 bz
Stargard-Posen	4½	101,75 bz G
Thüringische	4	143,40 bz
do. Lit. B. v. St. gar.	4	95,75 bz
do. Lit. C. v. St gar.	4½	104,00 bz
Weimar-Geraer	4½	45,90 bz
Albrechtsbahn	5	19,80 bz G
Amsterd.-Rotterd.	4	122,30 bz
Aussig-Teplitz	4	174,00 bz G
Böhm. Westbahn	5	84,50 bz G
Brest-Grajewo	4	46,75 bz
Brest-Kiew	4	
Dux-Bodenbach	4	36,25 bz G
Elisabeth-Westbahn	5	75,75 bz G
Kais. Franz Joseph	5	65,30 bz G
Gal. (Karl Ludwig.)	5	104,30 G
Gotthard-Bahn	6	47,00 bz
Kaschau-Oderberg	5	48,90 bz G
Ludwigsb.-Bexbach	4	194,00 B
Lüttich-Limburg	4	15,60 G
Mainz-Ludwigsh.	4	83,60 bz
Oberhess. v. St. gar.	—	
Oestr.-frz. Staatsb.	5	
do. Nordw.-B.	5	239,50 bz
do. Litt. B.	5	119,50 bz
Reichenb.-Pardubitz	4½	45,60 G
Kronpr. Rud.-Bahn	5	61,30 bz G
Rjask-Wyas	5	
Rumänier	4	42,60 bz
Russ. Staatsbahn	5	135,50 bz G
Schweizer Unionb.	4	13,50 bz
Schweizer Westbahn	4	15,00 bz G
Südösterr. (Lomb.)	4	
Turnau-Prag	4	43,75 bz G
Vorarlberger	5	63,00 bz
Warschau-Wien	4	245,50 G

Eisenbahn-Stammprioritäten.

Altenburg-Zeitz	5	
Berlin-Dresden	5	29,50 bz G
Berlin-Görlitzer	5	60,50 bz G
Breslau-Warschau	4	
Halle-Sorau-Gub.	5	65,00 bz G
Hannover-Altenbek.	5	29,75 bz G
do. II. Serie	5	
Leipz.-Gaschw.-Ms.	5	
Märkisch-Posen	5	98,75 bz G
Magd.-Halberst. B.	3½	85,00 bz G
do. do. C.	5	116,50 bz G
Marienb.-Mlawka	5	84,90 bz
Nordhausen-Erfurt	5	81,25 bz G
Oberlausitzer	5	
Ostpreuß. Südbahn	5	95,25 bz G
Posen-Creuzburg	5	64,40 bz G
Rechte Oderuf.-Bahn	5	133,10 bz
Rumänische	8	101,50 bz
Saalbahn	3	
Saal-Unstrutbahn	5	
Tilsit-Insterburg	5	82,00 G
Weimar-Geraer	5	

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Mastricht	4½	98,25 bz
do. do. II.	5	100,50 bz B
do. do. III.	5	100,50 B
Berg.-Märkische I.	4½	
do. II.	4½	101,00 G
do. III. v. St. g.	3½	88,40 B
do. do. Litt. B.	3½	88,40 B
do. do. Litt. C.	3½	84,40 bz
do. IV.	4½	101,25 bz
do. V.	4½	101,75 G
do. VI.	4½	102,00 B
do. VII.	4½	101,20 B
Aachen-Düsseldf. I.	4	95,50 B
do. do. II.	4	95,50 B
do. do. III.	4½	
do. Düss.-Elb.-Pr.	4	
do. do. II.	4½	
do. Dortm.-Soest	4	
do. do. II.	4½	100,80 G
do. Nordb. Fr. W.	5	101,50 B
do. Ruhr-Cr.-K.	4½	
do. do. II.	4	
do. do. III.	4½	100,10 G
Berlin-Anhalt	4	
do.	4½	101,20 bz B
do. Litt. B.	4½	101,20 bz B
Berlin-Görlitz	5	101,00 G
do. do. Litt. B.	4½	97,80 bz
Berlin-Hamburg	4	97,60 G
do. do. II.	4	97,60 G
do. do. III.	5	102,00 B
Brl.-Ptsd.-M. A. B.	4	
do. do. C.	4	96,50 G
do. do. D.	4½	101,30 bz
do. do. F.	4½	101,25 B
Berlin-Stettin I.	4½	
do. do. II.	4	96,75 G
do. do. III.	4	96,75 G
do. IV. v. St. g.	4½	102,80 G
do. VI. do.	4	96,75 B
do. VII.	4½	101,25 G
Bresl.-Schw.-Freib.	4½	101,00 G
do. do. Litt. G.	4½	100,50 bz G
do. do. Litt. H.	4½	100,00 B
do. do. Litt. I.	4½	100,00 B
do. do. 1876	5	104,00 B
Cöln-Minden IV.	4	96,50 G
do. do. V.	4	96,60 B
do. do. VI.	4½	101,75 bz G
Halle-Sorau-Guben	4½	103,00 B
do. do. C.	4½	103,00 B
Hannov.-Altenbk. I.	4½	100,20 B
do. do. II.	4½	100,00 B
do. do. III.	4½	101,00 B
Märkisch-Posener	4½	101,00 B
Magd.-Halberstadt	4½	100,50 G
do. do. de 1865	4½	101,50 B
do. do. de 1873	4½	100,80 bz B
do. Leipz. A.	4½	102,80 G
do. do. B.	4	95,80 bz
do. Wittenberge	4½	101,00 B
do. do.	3	84,00 B
Niederschl.-Märk. I.	4	98,25 B
do. II. a 62½ thlr.	4	
do. Obl. I. u. II.	4	98,25 B
do. do. III conv.	4	97,75 B
Oberschlesische A.	4	
Oberschlesische B.	3½	
do. C.	4	
do. D.	4	96,80 bz
do. E.	3½	89,25 G
do. F.	4½	
do. G.	4½	102,25 B
do. H.	4½	102,75 B
do. v. 1869	4½	102,10 B
do. v. 1873	4	
Oberschles. v. 1874	4½	101,75 G
do. Brieg-Neisse	4½	
do. Cos.-Oderb.	4	
do. do.	5	101,75 bz G
do. Nied.-Zwgb.	3½	
do. Starg.-Pos.	4	
do. do. II.	4½	
do. do. III.	4½	
Ostpreuß. Südbahn	4½	100,50 B
do. Litt. B.	4½	
do. Litt. C.	4½	
Rechte-Oder-Ufer	4½	101,90 G
Rheinische	4	
do. v. St. gar.	3½	
do. v. 1858, 60	4½	101,60 G
do. v. 1862, 64	4½	101,60 G
do. v. 1865	4½	101,60 G
do. 1869, 71, 73	4½	101,80 B
do. v. 1874,	5	101,80 G
Rh.-Nahe v. St. g.	4½	
do. II. do.	4½	
Schlesw.-Holstein	4½	101,00 G
Thüringer I.	4	97,00 B
do. II.	4½	
do. III.	4	97,00 B
do. IV.	4½	
do. V.	4½	

Ausländische Prioritäten.

Elisabeth-Westbahn	5	80,50 bz B
Gal. Karl-Ludwig I.	5	88,60 G
do. do. II.	5	87,50 bz G
do. do. III.	5	87,00 bz G
do. do. IV.	5	87,00 G
Lemberg-Czernow. I.	5	73,20 bz
do. II.	5	75,30 bz G
do. III.	5	69,90 B
do. IV.	5	67,00 G
Mähr.-Schl. C.-B.	fr.	26,75 bz G
Mainz-Ludwigsb.	5½	
do. do.	3	
Oesterr.-Frz.-Stsb.	3	362,10 bz G
do. Ergänzsb.	3	348,50 bz
Oesterr.-Frz.-Stsb.	5	102,90 G
do. II. Em.	5	102,90 G
Oesterr. Nordwest.	5	83,80 bz G
Oest. Nrdwstb. Lit. B	5	79,00 bz G
do. Geld-Priorit.	5	
Kronpr. Rud.-Bahn	5	76,50 bz B
do. do. 1869	5	75,90 bz
do. do. 1872	5	75,25 bz G
Rab-Graz Pr.-A.	4	87,90 bz
Reichenb.-Pardubitz	5	74,00 bz G
Südösterr. (Lomb.)	3	254,75 bz G
do. do. neue	3	255,00 G
do. do. 1875	6	
do. do. 1876	6	
do. do. 1877	6	
do. do. 1878	6	
do. do. Oblig.	5	87,90 bz
Brest-Grajewo	5	84,25 bz G
Charkow-Asow g.	5	92,50 B
do. in Lstr. a 20 40	5	
Chark.-Krementsch.	5	88,90 bz
Jelez-Orel, gar.	5	91,09 bz
Koslow-Woron. gar	5	94,75 G
Koslow-Woron, Ob.	5	78,20 bz
Kursk-Chark. gar.	5	91,50 G
K.-Chark-As. (Obl.)	5	81,60 bz
Kursk-Kiew, gar.	5	96,40 G
Losowo-Sewast.	5	78,90 bz
Mosko-Rjäsan	5	100,70 B
Mosk.-Smolensk	5	92,90 bz
Schuja-Iwanow.	5	91,50 B
Warschau-Teresp.	5	94,40 bz
do. kleine	5	94,50 G
Warschau-Wien II.	5	100,90 G
do. III.	5	99,80 G
do. IV.	5	96,50 G
Zarskoe-Selo	5	74,25 G

Druck und Verlag von W. Decker u. Co. (E. Röstel) in Posen.